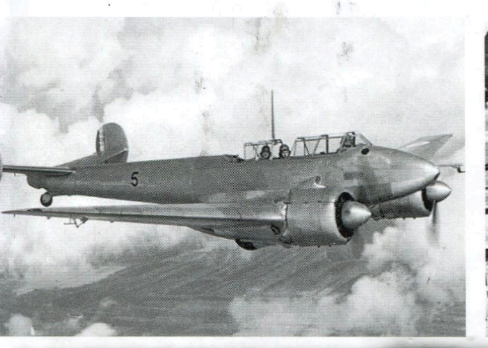
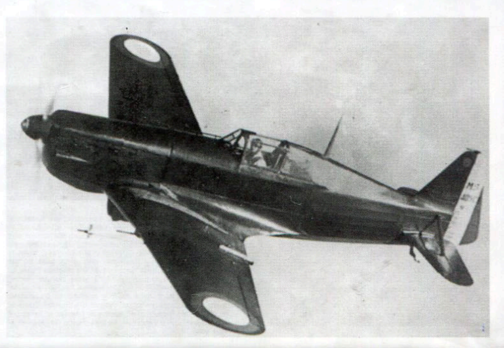
Андрей Харук

ФРАНЦУЗСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

Французские истребители Второй Мировой

Андрей Харук





Андрей Харук

ФРАНЦУЗСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
2013

ББК 68.54
Х 22

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация В.Платонова

Харук А.И.

Х 22 Французские истребители Второй Мировой — М.: Яуза: ЭКСМО: 2013. — 112 с.: ил.

ISBN 978-5-699-64810-8

В годы Первой Мировой войны авиация Франции была достойным соперником кайзеровских ВВС — французские «ньюпоры» и «спады» ни в чем не уступали германским «фоккерам» и «альбатросам», а имена прославленных «галльских» асов вписаны в историю золотом. Куда исчезла вся эта громкая слава к началу Второй Мировой? Почему в 1940 году хваленые Армэ де л'Эр (военно-воздушные силы Франции) не смогли дать отпор Люфтваффе? В чем причина сокрушительного разгрома французский авиации — виноваты ли авиаконструкторы и промышленники, не обеспечившие ее современными самолетами, или генеральные штабы, принявшие порочную программу авиастроения, или недостаточная подготовка французских пилотов?

НОВАЯ КНИГА ведущего историка ВВС отвечает на эти вопросы, проанализировав боевые возможности всех без исключения французских истребителей Второй Мировой (как новейших, так и устаревших, не только массовых, но и экспериментальных машин) и особенности их боевого применения на всех этапах Французской кампании — и во время «Странной войны», и в ходе немецкого Блицкрига. Особый интерес представляет информация о действиях вишистской авиации в Северной Африке, Сирии, Индокитае, Сенегале и Мадагаскаре, а также о боевых операциях истребительных частей Свободной Франции, в том числе и легендарного полка «Нормандия-Неман».

УДК 355/359
ББК 68.54

ISBN 978-5-699-64810-8

СОДЕРЖАНИЕ

Истребители «Блох» MB.150 (вверху) и «Девуатин» D.520 (внизу)

Жертва собственных побед

Окончание Первой мировой войны французская морская авиация встретила на пике своего могущества. В полной мере это относилось и к истребителям – эскадрильи и группы, укомплектованные бипланами SPAD и «Ньюпор» новейших модификаций были достойнейшим противником кайзеровских истребителей, а знаменитые асы Рене Фонк, Жорж Гинемер, Шарль Нужессер и многие другие золотыми буквами вписали свои имена в историю воздушных сражений. Прошло два десятилетия – и хваленые Армэ де л'Эр (французские ВВС) не смогли оказать достойного сопротивления люфтваффе. Ситуация особенно удивительна, если учесть, что все межвоенные десятилетия французская военная авиация развивалась беспрепятственно. Германия же, будучи скованной ограничениями Версальского договора, открыто приступила к строительству люфтваффе лишь с 1935 г. (правда, до этого в течение нескольких лет развивала военную авиацию «подпольно»). Французские пилоты, сидевшие в кабинах «моранов» и «кертиссов» в мае 1940 г. вряд ли были менее мужественны и хуже подготовлены, чем их противники, занимавшие места в кабинах «мессершмиттов». Значит, причины неудач следует искать в другой плоскости. Попробуем же их найти. Но для этого нам придется вернуться к временам Великой войны.

Первая мировая война на Западном фронте была, прежде всего, войной позиционной. В таких условиях, когда войска противоборствующих сторон долгие месяцы и даже годы занимали хорошо укрепленные позиции, единственным средством, способным склонить чашу весов в свою пользу, считалась мощная артиллерия. С одной стороны, артиллерийская подготовка была необходимым элементом подготовки к собственному наступлению. С другой – мощный артиллерийский налет мог сорвать подготовку к наступлению противника. Французы даже изобрели особый прием – «барражирующий огонь», который велся внезапно и массированно на участках, удобных для вражеского наступления. В такой ситуации среди французских военных господствовало мнение, что главной задачей авиации является разведка и корректировка, а все остальные функции – второстепенны. В такой «картине мира» истребители должны были лишь прикрывать собственные разведчики и корректировщики – ну и, противодействовать разведчикам и корректировщикам противника.

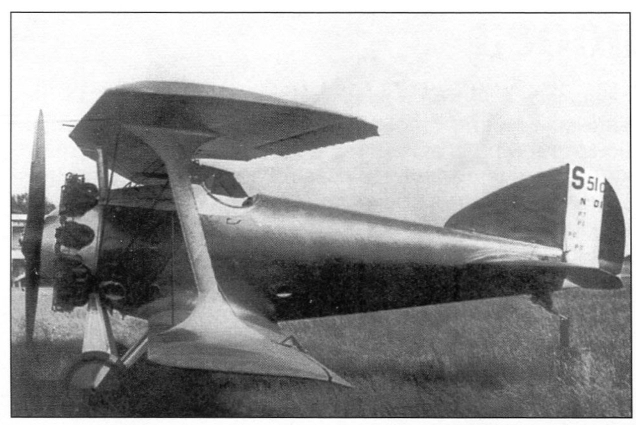
Победа в Первой мировой войне отнюдь не способствовала рациональной оценке и пересмотру французских взглядов на применение авиации – да и зачем, ведь победили же мы, а значит – все делали правильно! В итоге во Франции доктрина развития авиации оказалась в застое и даже деградировала. В 1921 г. Военным министерством была издана директива, согласно которой роль авиации в дневных условиях фактически ограничивалась лишь разведкой интересах артиллерии. Правда, ночью авиации все-таки разрешалось наносить удары по обнаруженным целям – ввиду невозможности эффективного корректирования артиллерийского огня. Естественно, такие ограничения пришлись не по вкусу авиаторам, и в стране разгорелась дискуссия о месте и роли авиации в военной машине Франции, временами становившаяся весьма острой. Авиаторы обвиняли армейцев в полном непонимании возможностей военной авиации и, как следствие, сковывании её по рукам и ногам жесткой привязкой к сухопутным соединениям, а также недооценке воздушной угрозы со стороны противника. «Сухопутчики» же апеллировали к опыту Великой войны, утверждая, что авиация неспособна решать масштабные задачи, и её удел – лишь обеспечение действий наземных войск.

В противостоянии с армейцами авиаторам удалось добиться некоторых успехов. Так, в 1928 г. во Франции было создано министерство авиации, на которое возложили, в частности, координацию разработки и закупок авиатехники, а в 1933 г. Армэ де л'Эр выделили в самостоятельный вид вооруженных сил (в составе ВМС осталась собственная морская авиация – Аэромарин). Но концептуально взгляды военно-политического руководства на применение авиации практически не изменились. В августе 1936 г. военный министр Даладье издал директиву, в которой отмечалось, что, дескать, «технический прогресс не вызвал никаких существенных изменений в тактике боя по сравнению с правилами, установленными в предыдущее время». Вне поля зрения военного руководства осталось бурное развитие (прежде всего в СССР) механизированных соединений, существенно превосходивших по подвижности пехоту времен Первой мировой, и способных радикально изменить всю природу войны, сделав её маневренной. Далеко не в полной мере учитывался и прогресс в области авиации. Как и за полтора десятилетия до того, директива Даладье указывала, что для Армэ де л'Эр приоритетной будет воздушная разведка в интересах артиллерии, а в сражении «наиболее важной задачей подразделений авиации является поддержка сил разведки». Правда, в том же документе отмечалась возможность авиации оказывать существенное влияние на ход и исход наземного сражения благодаря ударам по местам сосредоточения войск противника и его резервам, находящимся на марше. Однако приоритет остался прежним – разведка...

Авиапарк

Состав авиационного парка Армэ де л'Эр соответствовал концепции – доминирующее место в нем занимали самолеты-разведчики. В 20-е и в начале 30-х это были знаменитые бипланы «Бреге» 19 и «Потез» 25 (последние в колониальной авиации дослужили даже до Второй мировой войны). В начале 30-х гг. на смену им пришли более совершенные машины «Бреге» 27 и «Потез» 39, а затем основным вооружением разведывательных частей становятся монопланы-парасоли «Мюро» 113/115/117. Вообще, схема моноплана-парасоли во французской авиации рубежа 1920–30-х гг. прошлого века была весьма распространенной, и возвращаться к ней мы будем ещё неоднократно.

Бомбардировочная авиация начала активно развиваться во Франции с конца 20-х гг. Правда, здесь имелась своя специфика: французы развивали не «чистые»



Представители линейки истребителей-бипланов фирмы SPAD: S.51, S.61 и S.510 (сверху вниз)

бомбардировщики, а «многоместные боевые самолеты» («мультипляс де комба»), способные выполнять функции бомбардировщиков, дальних разведчиков и истребителей сопровождения. Последняя задача, по мнению идеологов «мультипляс де комба», должна была реализовываться не вступлением в маневренный бой с самолетами противника, а наличием многочисленных стрелковых установок с хорошими полями обстрела. Словом, «мультипляс де комба» представлял собой французскую вариацию на тему популярной в то время в мире концепции «воздушного крейсера». В категории «мультипляс де комба» был создан ряд конструкций двухмоторных монопланов с угловатыми фюзеляжами, увенчанными стрелковыми турелями, живо напоминающими башни рыцарских замков: «Амио» 143, «Потез» 54. В классе «чистых» бомбардировщиков доминировали двухмоторные машины фирмы «Марсель Блох» – MB.200 и MB.210. Стоит упомянуть и о четырехмоторных машинах «Фарман» F.221/222 – хотя и построили их менее полусотни, благодаря этому Армэ де л'Эр стали единственными в мире (кроме ВВС РККА), располагающими в середине 30-х гг. соединением четырехмоторных бомбардировщиков. Увы, к началу Второй мировой войны все перечисленные типы самолетов были устаревшими, годящимися, разве что, для ночных бомбардировок и транспортных перевозок. Создаваемые же им на замену новые скоростные бомбардировщики ещё не успели в достаточном количестве поступить в войска.

А как же обстояло дело с истребителями? В 20-е и в начале 30-х гг. в развитии французских истребителей можно выделить, по крайней мере, три линии. Первая из них – это традиционные бипланы, последовательно совершенствуемые фирмой SPAD («Блерио-SPAD»). На основе самолета S.XX, созданного ещё в конце Первой мировой войны (и по причине её окончания не попавшего в массовое производство), эта фирма выпускала бипланы S.51, S.61, S.81. Первые две модели строились на экспорт – для Польши, и были очень быстро сняты с вооружения, причем со скандалом, вызванным целым рядом катастроф. S.81 же был принят на вооружение во Франции. Вершиной же развития SPADов стала модель S.510, разработанная в 1930 г. и, несмотря на конкуренцию со стороны более совершенных монопланов, запущенная в серийное производство (правда, в небольшом объеме) в 1935 г. К началу Второй мировой войны этот биплан, развивавший скорость всего каких-нибудь 370 км/ч, все ещё имелся в ВВС (в школах и местных эскадрильях ПВО).

Вторая линия была представлена полуторапланами «Ньюпор-Деляж». Отметим, что в первые послевоенные годы эта компания попыталась отойти от присущей её истребителям компоновки полутораплана (с нижним крылом существенно меньшего размаха и площади, чем верхнее), создав классический биплан NiD.29. Надо сказать, попытка оказалась вполне удачной: в самой Франции изготовили около 250 таких самолетов, а по лицензии за рубежом – почти 900 (более 600 в Японии, 175 в Италии и 108 в Бельгии). Вернувшись впоследствии к схеме полутораплана, конструкторы «Ньюпор-Деляж» разработали истребитель NiD.42, ставший одним из победителей конкурса 1927 г. Кстати, сам конкурс заслуживает отдельного упоминания – как прекрасная

Истребитель NiD.29

Истребители фирмы «Вибо» во второй половине 20-х гг. были одними из наиболее передовых в технологическом отношении. На снимке – линейка «Вибо» 7 в Дижоне, 1931 г.

иллюстрация хаоса, царившего во французской авиации. Тянувшийся с 1923 г., он прошел несколько этапов, и к концу 1926 г. в нем осталось 12 участников-финалистов. Стремление военных получить как можно более современный истребитель вошло в противоречие с нехваткой средств. В итоге в январе 1927 г. было решено приобрести небольшие партии – по 25 единиц – истребителей трех типов: NiD.42, «Гурду-Лезье» GL.32 и «Вибо» 7. Логика выбора именно этих машин объяснению не подлежит: так, «Вибо» 7 в конкурсе занял предпоследнее, 11-е место! Но вот с NiD.42 военные, похоже, угадали – он стал родоначальником целого семейства истребителей-полуторапланов: NiD.52, строившегося в большом количестве по лицензии в Испании, а также NiD.62 (и его модификаций NiD.622, 626 и 629 – всего более 600 единиц), выпускавшихся в 1928–1935 гг. во Франции.

Наконец, третью линию, наиболее разнообразную, представляли монопланы-парасоли. Одной из первых к этой аэродинамической схеме обратилась фирма «Гурду-Лезье», выпускавшая в 20-е истребители GL.21/22/23, а также GL.32. Последовательно развивал эту схему и Эмиль Девуатин: в 1922 г. был выпущен первый его истребитель D.1, экспортировавшийся в ряд стран, а в Италии выпускавшийся по лицензии (как и представлявший его развитие самолет D.9). За ним последовали самолеты D.21 и D.27, также пользовавшиеся спросом на зарубежных рынках, а в начале 30-х гг. внедряются в производство самолеты серии D.37 (D. 371, 372, 373 и 376), представлявшие собой вершину развития монопланов-парасолей фирмы «Девуатин».

В середине 20-х гг. появляются цельнометаллические самолеты Мишеля Вибо – истребители семейства «Вибо» 7. Передовые технологии, разработанные Вибо, вызвали живой интерес в мировом авиационном сообществе – лицензию на выпуск его истребителей приобрела даже британская фирма «Виккерс» (правда, строила она эти самолеты только на экспорт). А в первой половине 30-х гг. на вооружение поступают последние французские истребители, построенные по схеме моноплана-парасоли (точнее, «чайки», то есть, имевших высокорасположенное крыло с изгибом) – «Моран-Солнье» MS.225 и «Луар» 46.

Истребитель «Гурду-Лезье» GL.32

Истребитель NiD.62

Монопланы-парасоли фирмы «Девуатин» активно экспортировались – как этот D.21, проданный в Турцию

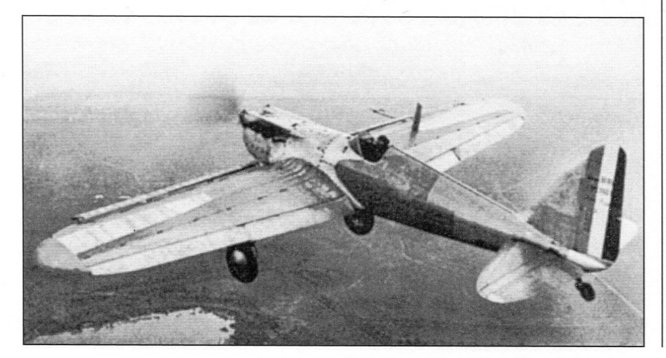
Первый в мире серийный истребитель с пушечным вооружением – «Девуатин» D.501

Следует упомянуть об ещё одной ветви развития французских истребителей, в отличие от трех предыдущих не уходившей своими корнями так глубоко в историю – о монопланах с низкорасположенным крылом. В начале 30-х гг. такую схему начала развивать фирма «Девуатин», создав истребители D.500 и D.501, а затем D.510. Как и все другие вышеперечисленные истребители, эти машины имели неубирающееся шасси, кабина была открытой, но в остальном они весьма напоминали истребители следующего поколения. В первую очередь это касалось вооружения: самолет D.501 стал первым в мире серийным истребителем с пушкой, стреляющей через вал винта – такая схема установки вооружения стала основной не только для французских истребителей, но и для немецких и советских самолетов аналогичного назначения с двигателями жидкостного охлаждения*. Сама же история создания и принятия на вооружение D.500 заслуживает особого внимания как типичный пример организации этого процесса во Франции.

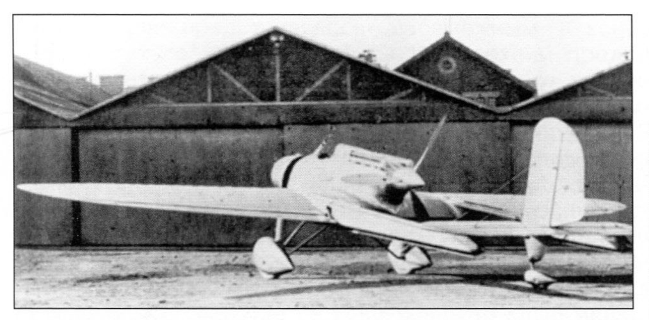
Задание на проектирование одноместного истребителя с максимальной скоростью 325 км/ч на высоте 3500 м, потолком 10 000 м и продолжительностью полета 3,25 часа было выдано в 1930 г. В январе 1931 г., когда проектирование D.500 уже близилось к концу, в задание внесли коррективы, подняв максимальную скорость до 350 км/ч, но снизив требования по продолжительности полета до 2,25 часов. Не успели завершить сборку прототипа, как военные снова передумали, увеличив требуемую продолжительность полета до 3 часов. Но, главное, существенно пересмотрели требования по вооружению: вместо традиционной для истребителей того времени пары пулеметов винтовочного калибра новый истребитель должен был нести четыре пулемета, или две пушки, или же одну пушку и два пулемета. В конкурсе приняли участие десять фирм, представивших 15 проектов – тот же «Девуатин», помимо низкоплана D.500, предложил ещё два самолета с таким же фюзеляжем, но измененным крылом: D.560 с крылом типа «чайка» и D.570 – моноплан-парасоль. Состав самолетов, представленных на конкурс, был чрезвычайно разнообразен. Что характерно, бипланов среди них практически не было – серьезно рассматривался лишь один SPAD S.510 (в конечном итоге, несмотря на недостаточную устойчивость, попавший в серийное производство наряду с «Девуатином» D.500). Весьма передовыми в аэродинамическом отношении были свободнонесущие монопланы «Бернар» 260, «Вибо» 313 и «Анрио» 110. Последний вообще выглядел достаточно необычно – он имел двухбалочную компоновку с задним расположением двигателя с толкающим винтом (радиатор при этом находился в носовой части центральной гондолы). У «Морана-Солнье» MS.325 низкорасположенное крыло поддерживалось системой подкосов. «Ньюпор-Деляж» NiD.122 представлял собой моноплан-парасоль, снабженный оригинальными плоскими радиаторами, расположенными в крыле. Сразу три самолета – «Луар» 43, «Мюро» 170 и «Гурду-Лезье» GL.482 – имели крыло типа «чайка» с подкосами снизу.

Наиболее невезучим оказался «Луар» 43 – его прототип разбился ещё до начала официальных испытаний. Против NiD.122 сыграли его новаторские радиаторы, оказавшиеся слишком капризными. «Мюро» 170 забраковали из-за плохого обзора с места пилота, MS.325 – из-за излишнего веса и флаттера рулей. GL.482 и «Ан-

Участники конкурса 1930 г.: «Девуатин» D.560 (вверху) и «Бернар» 260 (внизу)



* Надо отметить, что 20-мм пушка «Испано-Сюиза», выпускавшаяся в модификациях HS S7, HS S9 и наиболее совершенной HS 404, была отличным оружием, существенно превосходя пушки аналогичного калибра – немецкую MG FF и советскую ШВАК. Масса снаряда у французской пушки составляла 130 г против 90 г у немецкой и 96 г у советской. И хотя по скорострельности HS S9 уступала ШВАК (800 выстр./мин против 1000; у MG FF этот показатель составлял всего 540 выстр./мин), по массе секундного залпа у неё не было конкурентов: 1,73 кг против 1,6 кг у советской и 0,9 кг у немецкой. Кинетическая энергия французского снаряда превосходила аналогичный показатель советского на 60%, а немецкого – в 3,75 раза!



«Кунсткамера» участников конкурса 1930 г.: «Анрио» 110, «Луар» 43, «Мюро» 170, «Моран-Солнье» MS.325

рио» 110 недотягивали по скоростным показателям, а «Вибо» 313 имел недостаточную скороподъемность. Были претензии и к D.500, причем немаленькие: непривычно высокая посадочная скорость (на самолете не было ни посадочных щитков, ни закрылков, способных погасить её), большие усилия на ручке, сложность вывода из штопора, недостаточная эффективность рулей в некоторых ситуациях. Но зато по скорости, особенно на малых высотах, D.500 обставил всех соперников, а за счет малой массы выигрывал и в скороподъемности. В итоге, самолет приняли на вооружение и запустили в серийное производство.

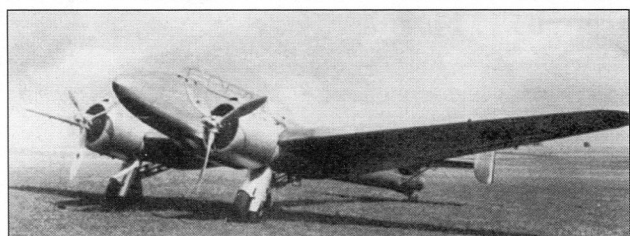
Особняком стояла ночная истребительная авиация. В первой половине 30-х гг. во Франции (так же, как и во всех остальных странах, где существовала эта разновидность истребительной авиации) она считалась чем-то вроде отстойника, куда направлялись устаревшие машины перед их списанием. Это и понятно, если учесть, что отсутствие надежных средств обнаружения воздушных целей в ночном небе (экипажу приходилось полагаться лишь на остроту собственного зрения и зенитные прожекторы) исключало наведение истребителей и делало ночной перехват событием, в общем-то, случайным. Одно время во Франции ночными истребителями числились ...тихоходные разведчики «Бреге» 19! А в 1934–1935 гг. в ночные истребители переделали 40 разведчиков «Мюро» 113.

Несколько слов следует сказать об истребителях морской авиации. Франция располагала авианосцем «Беарн», а также гидроавиатранспортом «Коммандан Тест». В состав авиагруппы первого в 30-е гг. входили истребители «Девуатин» D.373 и D.376 – палубные модификации моноплана D.37 (кстати, первые в мире палубные истребители-монопланы). Для применения с катапульт «Коммандан Теста», а также крупных боевых кораблей (линкоров и крейсеров) был создан поплавковый истребитель-моноплан «Луар» 210, поступивший на вооружение буквально накануне начала войны.

Вверху: ночной истребитель «Мюро» 113
Внизу: палубный истребитель «Девуатин» D.373

Планов громадье...

Поворотным пунктом в формировании нового облика Армэ де л'Эр стал 1934 г., когда был принят ряд решений, имевших огромное значение для развития как французских ВВС, так и авиационной промышленности. Прежде всего, в июле приняли к исполнению так называемый «План I», определявший перспективный состав Армэ де л'Эр. В соответствии с ним к началу 1936 г. ВВС должны были располагать 1023 самолетами первой линии и 432 – оперативного резерва. В это число (не учитывавшее учебных машин) должны были войти 474 бомбардировщика, 480 истребителей, 411 разведчиков и 90 связных самолетов. Достичь этих количественных показателей предполагалось, прежде всего, за счет самолетов, не то чтоб старых, но – существующих, представляющих не завтрашний, а сегодняшний (а местами – даже вчерашний) уровень мировой авиации. В отношении истребителей это касалось, прежде всего, самолетов NiD.629, D.510 и «Луар» 46. Но одновременно велась разработка тактико-технических требований к самолетам нового поколения.



Особое внимание французское руководство уделяло самолетам категории BCR (Bombardement, Chasse, Reconnaissance – бомбардировщик, истребитель, штурмовик), представлявшей собой дальнейшее развитие «мультипляс де комба». Требования к такой машине были опубликованы 31 октября 1934 г. Однако теперь не требовалось совместить все эти качества в одной машине, а создать ряд специализированных вариантов, различающихся вооружением и оборудованием, на основе общего планера и силовой установки. Приоритетными считались истребительные варианты, в частности, самолет класса C3. Во Франции существовал порядок, в соответствии с которым назначение самолета и состав экипажа указывались сочетанием буквы (или букв) и цифры после номера модели. В данном случае речь шла о трехместном истребителе. Его предполагалось использовать в качестве лидера и воздушного командного пункта для групп одноместных истребителей, управлять которыми должен был по радио офицер наведения. Другими вариантами нового многоцелевого самолета должны были стать C2 – двухместный тяжелый истребитель сопровождения и истребитель-штурмовик, а также ночной истребитель CN2. Два последних варианта отличались лишь составом радиосвязного оборудования: ночной истребитель должен был нести несколько радиостанций для связи с командным пунктом ПВО, аэродромом базирования и другими экипажами.

Технические требования к многоцелевому самолету были весьма высокими. В частности, взлетная масса в первой редакции требований (ещё неофициальной) ограничивалась 3000 кг. Максимальная скорость должна была составлять 450 км/ч (на высоте 4000 м), крейсерская – 370 км/ч. Время набора рабочей высоты в 4000 м не должно было превышать 15 мин. Продолжительность же полета определялась в 4 часа. Стрелковое вооружение должно было состоять из двух 20-мм пушек и одного 7,5-мм пулемета (на оборонительной установке). Однако ряд важных моментов в задании не был освещен. В частности, не конкретизировался способ размещения бомбовой нагрузки (в бомбоотсеке или на внешней подвеске) при применении самолета в качестве истребителя-штурмовика, а также тип оборонительной пулеметной установки (турельная или шкворневая). В результате процедура согласования официальных требований неоправданно затягивалась, что вызвало отрицательную реакцию со стороны некоторых фирм – например, «Блох» вообще заморозил разработку своего многоцелевого самолета MB.170. Другие разработчики (а всего в конкурсе приняли участие пять фирм), прежде всего «Потэз» и «Бреге», одолжали проектирование, одновременно пытаясь добиться от заказчика смягчения требований по взлетной массе, поскольку уложиться в предписан-

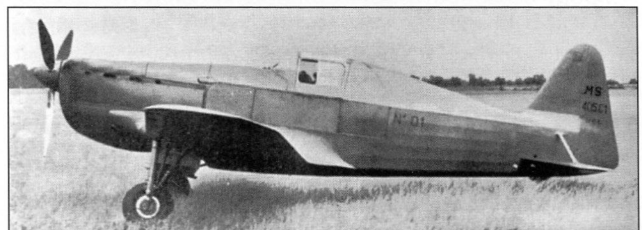
Участники конкурса 1934 г. на «мультипляс де комба», сверху вниз: «Романо» R.110, «Потез» 630, «Анрио» 220 и «Бреге» 690

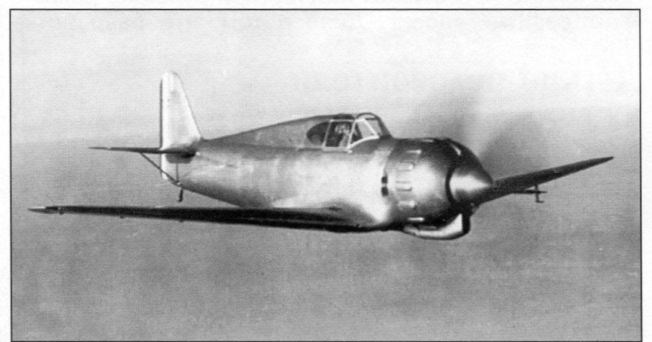
ные 3000 кг представлялось невозможным. К концу 1934 г. этого удалось добиться – верхний предел взлетной массы подняли до 3500 кг. Однако в свою очередь чиновники технического отдела начали повышать требования к скороподъемности: сначала до 13 мин, за которые самолет должен был подняться на 4000 м, а к середине 1936 г. – до 10 мин. К тому времени определились и с величиной бомбовой нагрузки – 400–600 кг. Но, поскольку к тому времени ряд проектов уже вступил в стадию постройки прототипов, способ размещения бомб (внутри фюзеляжа или снаружи) оставили на усмотрение конструкторов.

В качестве силовой установки для многоцелевого самолета определили 14-цилиндровые двухрядные малогабаритные двигатели воздушного охлаждения класса мощности 600–700 л.с., разрабатывавшиеся в то время ведущими моторостроительными фирмами «Испано-Сюиза» (HS 14A) и «Гном-Рон» (GR 14M). Как обычно бывает, параллельная разработка двигателя и самолета не способствовала соблюдению сроков создания последнего. А в случае с многоцелевым самолетом это ещё и усугублялось далеко не всегда чистой конкурентной борьбой. Когда стало известно, что расчетные характеристики самолета «Бреге» Br.690 существенно превосходят таковые конкурента – «Потэз» P.630 – Анри Потэз развернул бурную «подковерную» борьбу, добившись распоряжения министерства авиации направлять все выпускаемые моторы HS 14Ab-02/03 на завод в Мельте, где начиналось производство P.630. В итоге, прототип Br.690, завершенный сборкой к весне 1937 г., десять месяцев простоял в ожидании всего пары двигателей. В конце концов, самолет «Бреге» так и не выпускался в истребительном варианте, трансформировавшись в бомбардировщик-штурмовик (и, надо сказать, довольно удачный). Прототип же P.630 испытывался с августа 1936 г., а в феврале 1938 г. началось серийное производство двухмоторных истребителей «Потэз».

В июле 1934 г. были опубликованы требования и к новому самолету класса C1 – то есть, одноместному истребителю. Такая машина должна была развивать скорость 450 км/ч на высоте 4000 м (так же, как и для двухмоторного истребителя), а главное вооружение должно было состоять из одной-двух 20-мм пушек. Конкурс на создание такой машины официально объявили в сентябре 1934 г., но, как и в случае с двухмоторными истребителями, на согласование деталей тактико-технических требований понадобилось дополнительное время, и окончательная их редакция была утверждена лишь 16 ноября 1935 г.

Так же, как и в случае с конкурсом 1930 г., приведшим к принятию на вооружение самолета D.500, в новом состязании конструкторов постарались принять участие все фирмы, имевшие опыт в создании истребителей. Из 12 проектов, представленных на конкурс, практически сразу отсеяли семь, а в «полуфинал» вышли пять – «Девуатин» D.513, «Ньюпор-Деляж» NiD.161, «Моран-Солнье» MS.405, «Луар» 250 и «Блох» MB.150. Первые три из них комплектовались 12-цилиндровыми моторами «Испано-Сюиза» HS 12Ycrs мощностью 860 л.с. Такой двигатель устанавливался и на серийно строившихся D.510, а его характерной чертой была возможность установки 20-мм пушки в развале цилиндров (стреляла через вал винта). «Луар» 250 и MB.150 получили 14-цилиндровые моторы воздушного охлаждения – соответственно HS 14Ha (1000 л.с.) и GR 14Kfs (930 л.с.), а их главное вооружение включало две 20-мм пушки, установленные в крыле. Кроме того, каждый самолет имел пару 7,5-мм пулеметов.





Истребители нового облика – участники конкурса 1934 г.: «Девуатин» D.513, «Моран-Солнье» MS.405, «Луар» 250 и «Блох» MB.150

Конструкторы «Девуатина» пошли путем наименьшего сопротивления, ограничившись внесением «косметических» изменений в свой D.510, считавшийся до-

статочно удачным – именно эта машина первой среди французских истребителей преодолела рубеж скорости в 400 км/ч. Самолет D.513 отличался от него несколько уменьшенным крылом, закрытой пилотской кабиной и бесподкосными стойками шасси (вместо трехгранных пирамид). Он был единственным среди всех конкурентов, имеющим неубирающееся шасси, поскольку конструкторы сочли, что увеличение массы, вызванное установкой механизма уборки шасси, «съест» выигрыш в скорости, полученный за счет улучшения аэродинамики. Среди всех участников конкурса изделие «Девуатина» вышло на испытания первым – D.513 облетали уже 6 января 1935 г. Самолет показал прирост в скорости примерно на 40 км/ч по сравнению с D.510, недотянув до требуемых 450 км/ч каких-нибудь 5 км/ч. Но было ясно, что никаких резервов для дальнейшего совершенствования конструкция, задуманная в самом начале 30-х гг., не имеет, и D.513 сошел с дистанции.

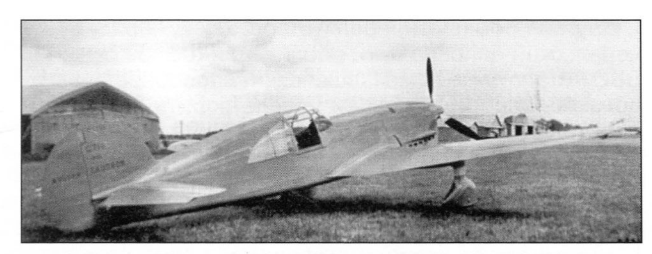
Самолет «Луар» 250, впервые поднявшийся в воздух 27 сентября 1935 г., показал неплохие скоростные характеристики, развив 480 км/ч, но оказался чрезвычайно неустойчивым. Хотя некоторое время работы по совершенствованию самолета продолжались, в конечном итоге от его доводки отказались. Дело в том, что в 1934 г. фирмы «Луар» и «Ньюпор-Деляж» были слиты в концерн «Луар-Ньюпор», и спустя некоторое время руководство объединенного концерна сделало ставку на казавшийся более перспективным NiD.161 (после объединения иногда применялось обозначение LN.162). Таким образом, именно последняя машина оказалась главным конкурентом MS.405, поскольку MB.150 серьезно отставал по срокам – его прототип был готов лишь к июлю 1936 г. К тому же, попытка первого взлета, предпринятая 17 июля 1936 г., вскрыла ряд серьезных конструкторских просчетов. Руководство фирмы, сославшись на повреждения, якобы полученные прототипом MB.150 при рулежке, решило «заморозить» проект. Дело в том, что разработка MB.150 велась на собственные средства «Марсель Блох» (хотя и в рамках конкурса ВВС), а после определения фаворитов руководство фирмы не видело особого смысла продолжать инвестиции. В итоге MB.150 простоял в бездействии десять месяцев, до мая 1937 г., когда доводка его возобновилась. В конечном итоге из этого неудачника развились достаточно неплохие серийные истребители MB.151 и MB.152.

Первый прототип MS.405 был облетан 8 августа 1935 г., а 5 октября в воздух поднялся NiD.160 – предшественник NiD.161 с менее мощным двигателем. После переделки и установки мотора HS 12Ycrs прототип NiD.161 вышел на испытания в конце марта 1936 г. Оба самолета представляли собой свободнонесущие низкопланы, примерно равные по скоростным характеристикам и с совершенно одинаковым вооружением. Но опережение по срокам, которого добился конструкторский коллектив «Моран-Солнье», сыграло ключевую роль в определении победителя. Дело в том, что в начале 1935 г. французское правительство начало проявлять серьезное беспокойство возрождавшейся военной мощью Германии и налаживавшимся военно-политическим союзом Третьего рейха и Италии. Даже до официального объявления о денонсации Версальских соглашений угроза со стороны Германии воспринималась весьма серьезно: по данным французской разведки, германские и итальянские ВВС, действуя в радиусе 500 км, могли за один вылет сбросить соответственно 1200 и 650 тонн бомб. Французская авиация могла на это ответить только 500 тоннами, а британские Королевские ВВС – 480 тоннами. И хотя в 1935 г. люфтваффе представляло собой, главным образом, плод геббельсовской пропаганды, а не реальную силу, та самая пропаганда была воспринята французами за чистую монету. В итоге, ещё до окончания заводских испытаний MS.405 был принят в качестве перспективного одноместного истребителя, а дальнейшие сравнительные испытания с NiD.161 никакого значения уже не имели.

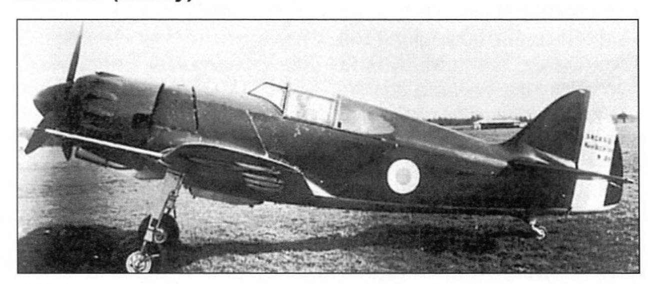
Легкие истребители

Ещё одним следствием психоза, вызванного военными приготовлениями Германии, стал пересмотр «Плана I» с существенным увеличением количества заказываемых бомбардировщиков – с 474 до 742 машин (частично за счет разведывательной авиации). В отношении истребителей существенных количественных изменений не произошло. Но в качественном плане появилась идея дополнить основной истребитель более легкой, простой и дешевой «мобилизационной» машиной, которую можно было бы строить в массовом количестве.

Надо сказать, что идея легкого истребителя была довольно популярной в то время в авиационной среде. В начале 30-х гг. прошлого века становилось все более очевидным, что истребители-бипланы исчерпывают свои возможности и должны уступить место монопланам. В то же время, свободнонесущее крыло и механизм уборки шасси значительно увеличивали полетный вес, что приводило либо к сокращению количества вооружения и боезапаса, либо к уменьшению времени, а значит и дальности полета из-за ограничения объема топливных баков. Не случайно первые европейские истребители с убирающимся шасси «Мессершмитт» Bf 109B и И-16 (тип 10 и 17) могли находиться в воздухе не более 45 мин, или вдвое меньше, чем традиционные бипланы. Перед авиаконструкторами всего мира встала альтернатива: или идти на неизбежное увеличение полетного веса и установки более мощных двигателей, или искать пути создания легкого истребителя. Наиболее масштабной в этом отношении стала германская программа создания «истребителя защиты дома» – легкого и простого самолета для возрождающихся люфтваффе. Созданный в её рамках моноплан «Фокке-Вульф» Fw 56 «Штоссер» строился в значительных количествах (до 1940 г. выпущено примерно 900–1000 машин) и даже экспортировался в Австрию и Венгрию. Но слабость двигателя «Аргус» As 10 мощностью всего 240 л.с. и вооружения (один 7,92-мм пулемет) не позволяли рассчитывать на успешное его применение в бою – «Штоссер» служил исключительно как учебный. Весьма удачный легкий истребитель VEF I-16 был создан в предвоенные годы в Латвии. Машина с чехословацким двигателем «Вальтер» «Сагитта» I-SR мощностью



Участники конкурса 1936 г. на легкий истребитель: «Кодрон» С.710 (вверху) и «Блох» МВ.700 (внизу)



455 л.с. и парой немецких 7,92-мм пулеметов MG 15. Самолет с неубирающимся, но закрытым обтекателями шасси и предельно обжатыми размерами развивал скорость 485 км/ч. Но до ликвидации независимости прибалтийского государства успели построить всего два прототипа.

Во Франции в 1936 г. был объявлен конкурс на создание легкого истребителя деревянной конструкции – последнее требование обуславливалось желанием получить боевой самолет, построенный из материалов менее дефицитных, чем легкие сплавы. На конкурс представили свои эскизные проекты три фирмы – «Арсенал» (VG.30), «Марсель Блох» (МВ.700) и «Кодрон» (С.710). Самолет должен был дополнить «основной» истребитель, разрабатываемый ещё с 1934 г. К легкой машине предъявлялись следующие требования:

– максимальная скорость не менее 450 км/ч на высоте 4000 м;

– продолжительность полета 2,5 часа с крейсерской скоростью 320 км/ч;

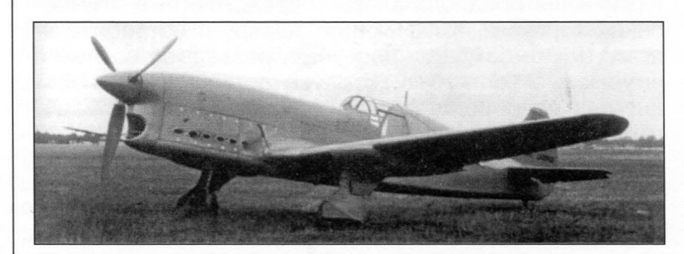
– время набора высоты 4000 м – 6 мин, 8000 м – 15 мин, 10 000 м – 19 мин;

– возможно более тяжелое вооружение;

– простота конструкции, обеспечивающая быстрый запуск в производство на непрофильных предприятиях.

Главный конструктор фирмы «Кодрон» Марсель Риффар, известный созданием серии удачных спортивных и рекордных монопланов, за основу для своего истребителя взял только что созданный и вышедший на испытания в начале 1936 г. учебный самолет С.690 – изящный низкоплан с неубирающимся шасси, закрытой кабиной и 6-цилиндровым двигателем «Рено» 6Q-03 мощностью 220 л.с. Естественно, для истребителя, даже легкого, такая мощность была маловатой. Поэтому выбрали мотор той же фирмы, но 12-цилиндровый – «Рено» 12R-01 (V-образный перевернутый), развивавший мощность 450 л.с.

Самолет МВ.700 представлял собой, по сути, уменьшенный вариант МВ.150 с двигателем GR 14M-6 (700 л.с.), а на VG.30 установили старый, но надежный и неприхотливый в эксплуатации мотор HS 12Xcrs (690 л.с.). Но создание легкого истребителя оказалось делом отнюдь непростым – от конструкторов требовалось соблюдение гораздо более высокой технологической культуры, чем при проектировании «полновесных» истребителей. В итоге, МВ.700 так и остался опытной машиной, а VG.30 эволюционировал из легкого в «нормальный» истребитель VG.33. Довести свою машину до серии смог только «Кодрон» – в варианте CR.714. Однако это потребовало много усилий и времени – первые серийные CR.714 были выпущены лишь летом 1939 г. К тому времени ущербность самой концепции легкого истребителя стала очевидной – на таком самолете не имелось возможности установить достаточно тяжелое вооружение, применить надлежащие меры защиты (бронеспинку сиденья пилота, протектирование бензобаков). Попытки же устранить эти недостатки неминуемо вели к необходимости установки более мощного мотора и увеличению размеров планера – так что, легкий истребитель трансформировался в самолет «нормального» веса. В итоге выпуск CR.714 ограничился несколькими десятками экземпляров, почти не нашедшими применения в бою.



Легкий истребитель «Кодрон» С.714

И снова планы...

Как известно из исторического опыта, начавшуюся гонку вооружений остановить очень трудно. Не успела промышленность Франции справиться с выполнением «Плана I», как 25 августа 1936 г. парламент страны одобрил гораздо более амбициозный «План II». В соответствии с ним предусматривалось полное перевооружение Армэ де л'Эр самолетами новых типов к 1941 г. Боевой состав ВВС сначала предполагалось увеличить на 50%, доведя количество машин «первой» и «второй» линии до 2200 единиц*. В дальнейшем это количество следовало увеличить ещё на 30%. К моменту завершения реализации «Плана II» Армэ де л'Эр должны были располагать примерно 2850 боевыми самолетами. Основу должны были составлять бомбардировщики – 1340 единиц (46% общего состава). Кроме того, требовалось 740–750 разведчиков и примерно столько же истребителей.

* Разделение на «первую» и «вторую» линии появилось ещё при подготовке расширенного варианта «Плана I», когда возникли сомнения в возможности содержания в мирное время в строю столь большого количества самолетов. То есть, построить-то их было можно, но вот эксплуатировать надлежащим образом и содержать летный и технический состав без значительного увеличения бюджета – вряд ли. Поэтому было решено часть бомбардировщиков и истребителей перевести в резерв («вторую линию»). Что характерно – все разведчики предполагалось содержать в «первой» линии.

Реализация «Плана II» сразу же столкнулась с трудностями. Стремясь получить новые самолеты как можно быстрее, Министерство авиации распределяло заказы на них маленькими партиями по большому количеству заводов. В результате, при довольно большом общем количестве заказанных самолетов их производство на каждом предприятии находилось фактически на мелкосерийном уровне. Естественно, ни о какой экономической эффективности и речи быть не могло: с одной стороны, такая политика распределения заказов привела к возрастанию закупочных цен на самолеты, а с другой – отнюдь не стимулировала менеджмент фирм прилагать усилия к переводу самолетостроения на поточную организацию. Ситуация была абсурдной: при росте ассигнований на военную авиацию масштабы производства боевых самолетов совершенно не возрастали, более того – на некоторых предприятиях даже начали уменьшаться! Такая ситуация, а также то, что «План II» акцентировал внимание лишь на ударной авиации, привели к тому, что военные совместно с чиновниками Министерства авиации и парламентариями приступили к обсуждению параметров нового «Плана III». Хотя этот план так и не был официально утвержден, он заслуживает внимания – хотя бы потому, что в нем впервые намечались не только меры по модернизации самолетного парка, но и по реорганизации Армэ де л'Эр, направленной на достижение большей сбалансированности и гибкости. Министр авиации Пьер Кот предлагал разделить истребительную авиацию на три составляющие. Часть истребителей предполагалось, как и ранее, оставить в подчинении общевойсковых армий. Помимо этого, в каждом воздушном округе предлагалось создать группировку истребителей-перехватчиков (дневных и ночных), предназначенную для обеспечения ПВО. Но эти две части должны были объединять лишь около половины всех истребителей. Остальные самолеты этого назначения предполагалось сосредоточить в авиационных корпусах, включающих, наряду с истребительными, также бомбардировочные, разведывательные и штурмовые части. Авиакорпуса должны были находиться в непосредственном подчинении командующего ВВС, представляя собой стратегический резерв.

При условии реализации «Плана III» ВВС получили бы полную самостоятельность. Определенные предпосылки к этому были – большинство бомбардировочных частей уже находилось в подчинении Главного штаба ВВС, требовалось только забрать из армейской авиации часть истребителей и разведчиков. Однако подобные идеи, вполне адекватно воспринимаемые депутатами парламента и частью чиновников Министерства авиации, имели очень мало сторонников среди генералитета. Сама идея того, что ВВС могут самостоятельно планировать и вести боевые действия была для армейских генералов совершенно непереносима. Но, всячески противясь выведению истребительной и разведывательной авиации из-под армейского контроля, они не особо представляли – что же с ней делать? Два десятилетия спустя, в середине 50-х гг., Ш. де Голль так характеризовал сложившуюся ситуацию: «Они [генералы] боялись, что, лишившись собственной авиации, не смогут видеть дальше собственного носа, не заметив, что даже обладая ею, они уже ничего не замечают из того, что происходило вокруг них...»

Другой проблемой, препятствовавшей, наряду с «генеральской оппозицией», реализации планов развития ВВС, стала уже отмечавшаяся неспособность авиапромышленности Франции удовлетворить возрастающие потребности в авиатехнике. И хотя первопричиной этого была нерациональная политика распределения заказов, находящееся в то время при власти социалистическое правительство Леона Блюма «назначило виновным» предпринимателей, а в качестве выхода осенью 1936 г. национализировало ведущие предприятия авиапрома. Справедливости ради отметим, что национализация преследовала ещё одну стратегическую цель – принудительное рассредоточение авиазаводов, скученных в окрестностях Парижа. В Министерстве авиации не без оснований опасались, что в случае начала конфликта с Германией, на стороне которой, скорее всего, выступит и Италия, французская авиапромышленность может быть очень быстро уничтожена ударами с воздуха. Предприниматели же, хотя и признавали возможность такого развития событий, считали, что обострение международной обстановки и вероятная война будут порождены политикой государства, следовательно, оно и должно взять на себя расходы по перемещению авиазаводов.

Сама национализация была проведена в течение нескольких месяцев. Уже к началу 1937 г. подавляющее большинство самолетостроительных предприятий было сосредоточено в составе шести государственных объединений:

– SNCAC (Societe nationale de constructions aeronautiques du Centre) – заводы «Анрио» в Бурже, «Фарман» в Булонь-Бийянкур и «Луар-Ньюпор» в Исси-ле-Мулине;

– SNCAO (Societe nationale des constructions aeronautiques de l'Ouest) – предприятия «Бреге» в Бужене, «Луар-Ньюпор» в Сен-Назере;

– SNCAN (Societe nationale de constructions aeronautiques du Nord) – заводы «Потэз» в Мельте, CAMS в Шартрвиле, «ANF Ле Мюро» в Мюро, «Амио» в Кодебек-эн-Ко и «Бреге» в Гавре;

– SNCASO (Societe nationale des constructions aeronautiques du Sud-Ouest) – предприятия «Блерио» в Сурене, «Блох» в Виллакубле и Курбевуа, «Лиор э Оливье» в Рошфоре, а также три завода в окрестностях Бордо;

– SNCASE (Societe nationale des constructions aeronautiques du Sud-Est) – заводы «Потэз» в Берре, CAMS в Витролле, «Романо» в Каннах, SPCA в Марселе, а также «Лиор э Оливье» в Аржентелье и Мариньяне;

– SNCAM (Societe Nationale des Constructions Aeronautiques du Midi) – предприятия бывшей фирмы «Девуатин», в том числе во Франказале и Реколле.

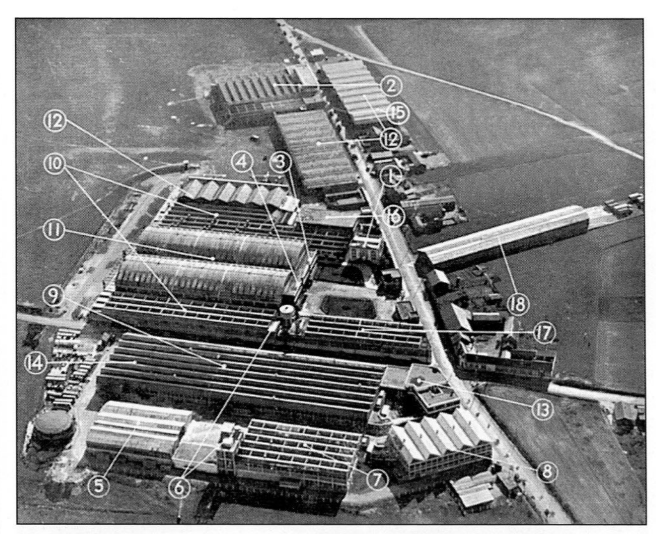
На предприятиях, вошедших в состав государственных объединений, было занято примерно 30 тысяч рабочих и служащих, а их суммарная месячная продуктивность (при работе в три смены без выходных) оценивалась в 210–295 самолетов. В частных руках остался ряд мелких предприятий, ориентированных, главным образом, на опытное производство. На них работало около 5 тысяч человек, а максимальный месячный выпуск составлял примерно 100 самолетов (в основном одномоторных). Реальный же выпуск самолетов на всех французских предприятиях в 1936 г. не превышал 40 единиц в месяц. Часть моторостроитель-

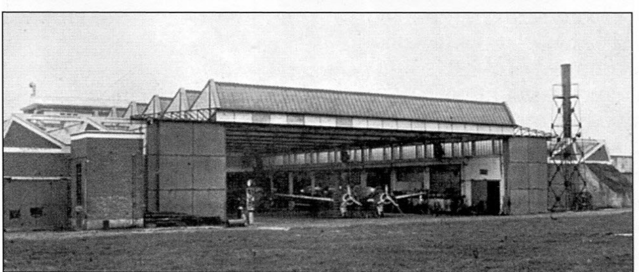
ных предприятий также была национализирована, но большинство заводов, выпускающих авиамоторы, все-таки остались частными.

Национализация, естественно не была панацеей, и одномоментно решить все проблемы не могла. Первые заказы, выданные авиапромышленности в начале 1937 г. в рамках «Плана II» предусматривали производство самолетов, фактически уже устаревших, а любая попытка хоть как-то улучшить характеристики авиатехники вела к неминуемому росту её стоимости. Выполнение «Плана II» остановилось уже на начальной стадии, а одной из главных причин этого стало отсутствие опытных образцов новых боевых самолетов с характеристиками достаточно высокими, чтобы оправдать их массовое производство. Доклад, подготовленный Главным штабом ВВС, возымел действие – кабинет министров и парламент единодушно выступили против разбазаривания средств налогоплательщиков на выпуск морально устаревших самолетов. Тем самым, «План II» был похоронен, едва пройдя стадию согласования и утверждения.

Встал вопрос: а что же дальше? Было очевидно, что экономическое положение Франции и возможности её авиапромышленности, ослабленные перемещением ряда предприятий из приграничных районов в более безопасные, не позволят осуществить быстрый качественный скачек во всех родах боевой авиации. Поэтому Главный штаб ВВС 15 февраля 1937 г. предложил проект «Плана IV», предусматривавший сосредоточение основных усилий промышленности на качественном улучшении и количественном увеличении истребительной авиации. Логика в этом была – военные считали, что под прикрытием современных истребителей смогут достаточно эффективно действовать даже устаревшие бомбардировщики. Однако министр авиации Пьер Кот имел свои взгляды на пути развития Армэ де л'Эр, предложив своеобразную «стратегию прототипов». Он предлагал разработать несколько современных опытных образцов боевых самолетов, в ходе длительных испытаний довести их до высокой готовности к серийному производству (чтобы потом не пришлось вносить существенные изменения в ходе серийного выпуска), а параллельно – модернизировать и расширить авиазаводы. После этого следовало развернуть выпуск новых образцов на обновленных предприятиях в массовом количестве и быстро насытить ими ВВС. Эта концепция была весьма привлекательной с экономической точки зрения – она позволяла избежать излишних расходов на доводку самолетов в ходе производства и проведение доработок уже выпущенных машин. Недаром она получила одобрение Министерства финансов. Но с позиции военных она была достаточно ущербной: ведь, пролетав несколько лет на имеющихся устаревших машинах, Армэ де л'Эр в один прекрасный момент могли столкнуться с необходимостью одновременно осваивать сотни новых машин при лавинообразном списании изношенной старой техники. То есть, терялась необходимая преемственность и ритмичность в боевой учебе ВВС. А война могла вспыхнуть в самый неподходящий момент – когда новые самолеты только осваивались, а старые уже были списаны. И дальнейшие события подтвердили опасения военных...*

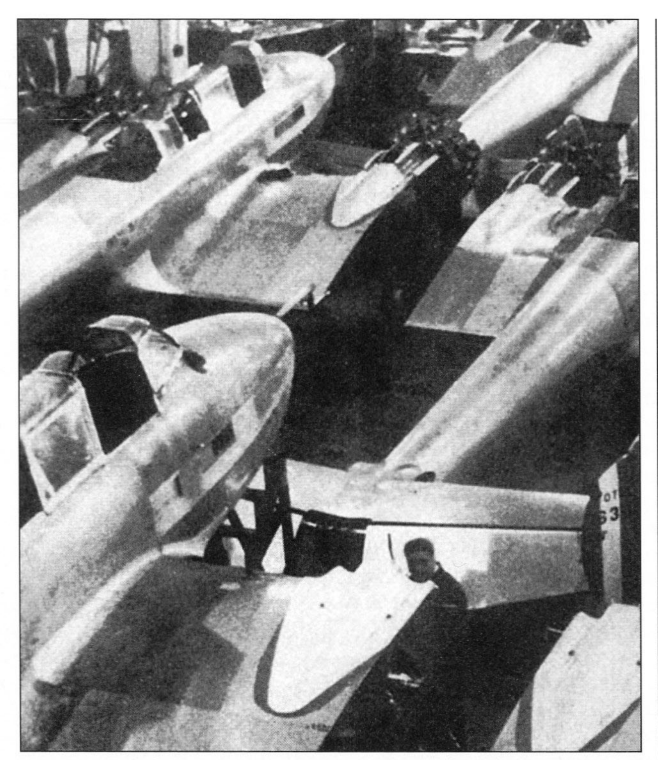
Нельзя сказать, что ситуация была вовсе уж безнадежной. В 1937 г. Франция располагала вполне современными по тем временам истребителями – одномоторным истребителем «Моран-Солнье» MS.405 и двухмоторным «Потэз» P.630. Реформирование авиапромышленности, хотя и половинчатое, позволило, наконец, начать их производство. 1 марта 1937 г. завод «Моран-Солнье» в Пуатье (остававшийся частным) получил заказ на первую партию из 15 предсерийных самолетов MS.406C1 (такое обозначение получил модифицированный MS.405 после принятия на вооружение). Затем последовали более крупные заказы, выданные объединению SNCAO – на 50 машин в апреле и ещё на 80 – в августе 1937 г. Правда, слабые производственные мощности завода в Пуатье и задержки с подготовкой новой оснастки привели к тому, что выпуск первой партии растянулся на целый 1938 г.: первый экземпляр был облетан в феврале, а 15-й – в декабре! Таким образом, скорость создания истребителя «Моран-Солнье» была нивелирована низким





Авиационный завод «Потэз» в Мельте, вошедший в состав объединения SNCAC

* Известный советский авиаконструктор Александр Яковлев, в ходе зарубежных визитов имевший возможность ознакомиться с состоянием дел во французской авиапромышленности, в своей книге «Цель жизни» так характеризовал сложившуюся ситуацию: «Во Франции предвоенных лет не было четкой авиационной военно-технической политики, которая дала бы возможность конструкторам и промышленности работать по твердо установленному плану... Долгое время во Франции преобладала точка зрения, будто важнее всего создавать как можно больше образцов самолетов, с тем чтобы в будущем отобрать наилучшие... К середине 30-х годов Франция утонула в огромном количестве новых образцов самолетов и совершенно запуталась в выборе тех, которые можно было бы пустить в серийное производство и использовать во время войны...»

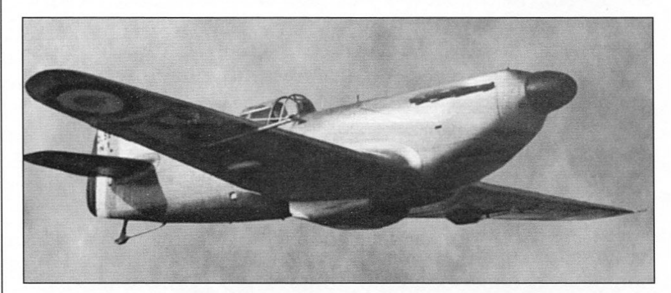


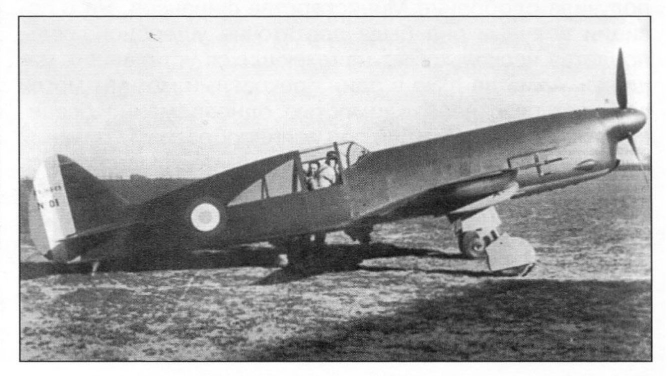
Сборка истребителей «Потэз» 630 на завод в Мельте

темпом доводки и внедрения его в производство: если от выдачи задания до первого полета прототипа прошло около года, то от первого полета прототипа до начала выпуска предсерийных машин – почти 2,5 года!

Производством двухмоторных «потэзов» занялся концерн SNCAN. Первый заказ предусматривал поставку десяти предсерийных самолетов, в т.ч. семи истребителей в двух вариантах, различавшихся типом двигателей (четыре Р.630 с HS 14Ab и три Р.631 с GR 14М), двух бомбардировщиков Р.633 и одного разведчика Р.637. Испытания показали, что моторы «Гном-Рон» существенно превосходят «Испано-Сюизы» по надежности и другим эксплуатационным характеристикам, поэтому к серийному производству приняли вариант Р.631. В июне 1937 г. была заказана серийная партия из 30 трехместных истребителей Р.631С3 и десяти учебных самолетов с двойным управлением. Но поскольку производство моторов GR 14М только разворачивалось, вскоре последовал заказ на 80 самолетов Р.630С3 с «Испано-Сюизами». Поставки таких истребителей начались в феврале 1938 г., а Р.631С3 – полгода спустя. Постройка «потэзов» была организована в широкой кооперации: сборка осуществлялась на заводе в Мельте, предприятие в Кодебек-эн-Ко поставляло фюзеляжи и оперение, а из Гавра поступали консоли крыла. Технологически продуманная конструкция самолета привела к тому, что для производства одного «Потэза» требовалось 75 000 человеко-часов – почти вдвое меньше, чем для производства одномоторного MS.406, и лишь немногим больше, чем для выпуска «Девуатина» D.520!

Параллельно с внедрением в производство новых машин, французская авиапромышленность не забывала и о создании перспективных самолетов. Занимались этим, прежде всего, небольшие фирмы (фактически, конструкторские бюро с опытными заводами), оставшиеся в частных руках. В частности, достаточно активно в области одномоторных истребителей работала фирма «Девуатин», до середины 30-х гг. являвшаяся одним из основных «игроков» в этом классе самолетов, но впоследствии утратившая свои позиции из-за проигрыша прототипа D.513 в конкурсе 1934 г. Пытаясь взять реванш, летом 1936 г. Эмиль Девуатин предложил проект доработанного моноплана, снабженного более мощным двигателем HS 12Y-21. Согласно расчетам, машина могла развить скорость 485 км/ч – на 40 км/ч больше, чем D.513. Но такую же скорость показал MS.405, уже проходивший испытания. Для перспективного истребителя требовались, естественно, более высокие показатели. Девуатин не думал сдаваться, и в январе 1937 г. предложил проект D.520 с 1000-сильным мотором HS 12Y-51 и убирающимся





Участники конкурса 1937 г. на одноместный истребитель, сверху вниз: «Девуатин» D.520, SNCAO CAO.200 и «Кодрон» С.760

шасси. Разработчики гарантировали максимальную скорость 535 км/ч при более мощном вооружении (за счет введения дополнительной пары пулеметов) и не худшей маневренности, чем у MS.406. В Министерстве авиации проявили к проекту живой интерес, но денег Девуатину не дали, мотивируя отказ отсутствием фондов, исчерпанных на внедрение в производство MS.406 и P.630/631. А поскольку фирма работала в то время ещё над четырьмя проектами, то и у неё свободных средств не оказалось. В итоге, три прототипа D.520 были начаты постройкой на заводе в Тулузе лишь в декабре 1937 г.

Одним из «побочных» результатов национализации французского авиапрома стало появление ряд мелких частных фирм, занявших те предприятия, которые было признано нецелесообразным включать в состав концернов. Работами в области истребителей среди таких «новичков» отличилась фирма «Арсенал» (точнее, «Арсенал л'Аэронаутик»), расположившаяся на старом заводе «Бреге» в Виллакубле. Она оказалась единственной, способной создать неплохой современный боевой самолет путем длинной эволюции легкого истребителя (VG.33 на базе VG.30).

Первый прототип VG.33

В преддверии войны

Военно-политическая ситуация Франции к концу 1937 г. выглядела весьма сложной. На её восточных рубежах быстро росла военная мощь Германии, лишенной оков Версальского договора и подогреваемой стремлениями к реваншу за поражение двадцатилетней давности. К началу 1938 г. люфтваффе располагали 486 тяжелыми и 972 легкими бомбардировщиками, а также 1215 истребителями. Быстрыми темпами шло не только количественное усиление, но и перевооружение новейшими типами машин. В частности, в истребительных эскадрах на смену бипланам He 51 и Ar 68 шли современные монопланы Bf 109, готовилось и развертывание частей «разрушителей» – тяжелых двухмоторных истребителей Bf 110. Юго-восточный сосед Франции – Италия – всерьез готовился к решающему раунду борьбы за господство в Средиземном море и тоже наращивала свои ВВС. Хотя реализация «Плана R» шла с огромными трудностями, фашистская пропаганда вовсю трубила о потрясающей мощи Реджиа Аэронаутика, якобы насчитывавших к концу 1937 г. свыше 3500 боевых самолетов (реально итальянские ВВС к тому времени имели примерно 2200–2300 самолетов, что, впрочем, тоже весьма серьезно). Даже обычно спокойная южная граница внушала беспокойство – в Испании полыхала гражданская война, чаша успеха в которой, несмотря на значительную помощь, оказывавшуюся Советским Союзом республиканскому правительству, склонялась в сторону франкистов.

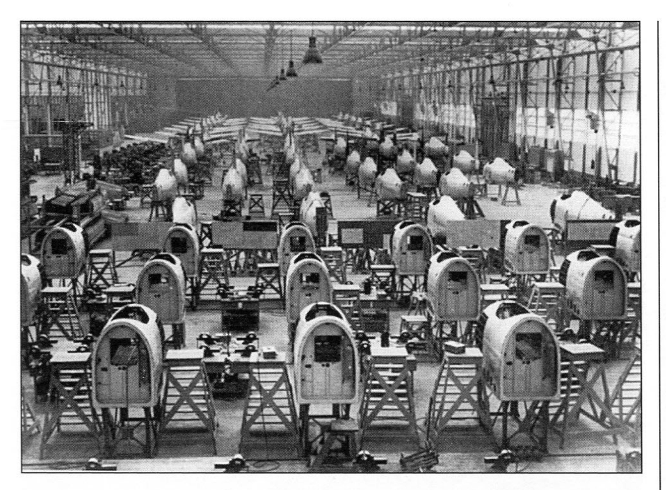
В то время как ВВС других стран (и в первую очередь Германии) быстро вооружались скоростными монопланами, авиапарк французских ВВС старел буквально не по дням, а по часам. Прекрасной иллюстрацией состояния истребительной авиации стала история, случившаяся в июле 1938 г. Итальянская эскадрилья гидросамолетов «Савойя-Маркетти» S.55 под командованием Итало Бальбо направлялась через территорию Франции в трансатлантический перелет. Французы решили проводить своих коллег в дальний путь почетным эскортом нескольких NiD.622 из 2-й и 6-й истребительных эскадр, базирующихся в Страсбурге. Однако громоздкие двухмоторные «савойи» оказались быстроходней истребителей, которые отстали между Басле и Страсбургом!

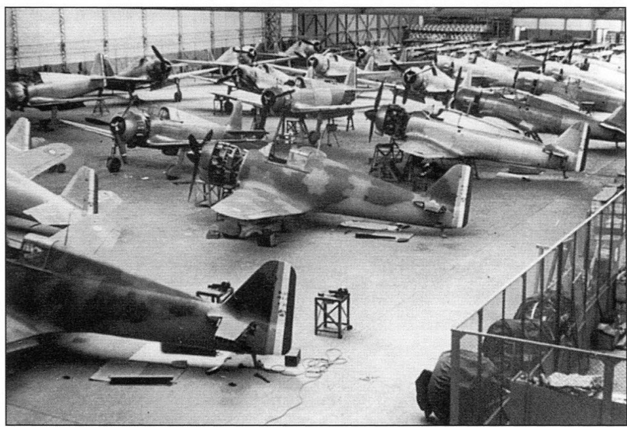
Такая ситуация вызывала все большее беспокойство среди политиков. Ещё 6 декабря 1937 г. на заседании Постоянной комиссии по национальной обороне было предложено разработать новый план развития Армэ де л'Эр и французской авиапромышленности, реализация которого позволила бы в кратчайшие сроки усилить военную авиацию. Реализовать эти указания пришлось уже новому министру авиации – Ги Ла Шамбру (Пьер Кот вынужден был подать в отставку под давлением критики, вызванной неоднозначными результатами национализации авиационной промышленности). Программа, получившая вполне логичное название «План V», была рассмотрена и утверждена всеми инстанциями в рекордно короткий срок – всего за одну неделю, с 8 по 15 марта 1938 г. Такая оперативность объяснялась обострением международной обстановки – как раз в то время Германия осуществляла аншлюс Австрии.

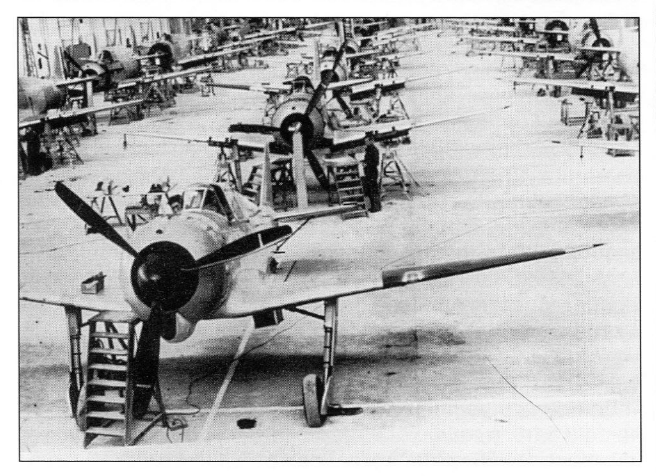
«План V» содержал ряд принципиально новых моментов. Во-первых, согласно этому документу Франция впервые отказывалась от «опоры на собственные силы» – теперь часть самолетов предполагалось закупить за рубежом (в США). Во-вторых, он учитывал темпы развития и перевооружения союзника – британских Королевских ВВС. После его реализации Армэ де л'Эр должны были сравняться в силах с люфтваффе, а Королевские ВВС – достигнуть уровня, позволяющего противостоять другому вероятному противнику, ВВС Италии. Срок осуществления «Плана V» был определен в три года – с апреля 1938 г. по март 1941 г. За это время Армэ де л'Эр предполагалось поставить 4740 самолетов, в т.ч. 2620 для «первой линии» и 2120 для «второй».

Для такого увеличения авиапарка было предусмотрено соответствующее обеспечение – как финансовое, так и кадровое. В частности, бюджет Министерства авиации в 1938 г. вырос по сравнению с предыдущим годом в 1,85 раза, а система подготовки кадров должна была за три года дать ВВС дополнительно 600 офицеров-пилотов и воздушных наблюдателей, 1500–2000 пилотов-унтер-офицеров, 2200 бортстрелков и стрелков-радистов, а также почти 14 тысяч наземных специалистов.

В отношении истребителей «План V» предусматривал формирование 32 групп и 16 отдельных эскадрилий ПВО (в общей сложности 1080 самолетов «первой линии»). Доминирующее место в «Плане V» занимал MS.406C1. В апреле 1938 г. предварительные заказы на







Сборка истребителей «Блох» 152 на заводе объединения SNCASO

крупные партии таких самолетов получили сразу три объединения: SNCAC (на 370 машин), SNCAO (325) и SNCAM (130). А в августе 80 самолетов заказали фирме-разработчику «Моран-Солнье», остававшейся в частных руках.

Дополнить «Морана» должен был истребитель МВ.150, испытания которого удалось, наконец-то, завершить. Эта машина превосходила MS.406 прежде всего в живучести (благодаря применению менее уязвимого к боевым повреждениям двигателя воздушного охлаждения) и вооружению (две 20-мм пушки и два 7,5-мм пулемета вместо одной такой же пушки и двух пулеметов). Серийный вариант должен был комплектоваться мотором GR 14N-21. В апреле 1938 г. было заказано 475 самолетов МВ.150С1, причем 300 из них следовало поставить уже к 1 апреля 1939 г., а остальные 175 – к ноябрю того же года. Однако в том же месяце в контракт внесли изменения – теперь предполагалось построить 432 самолета, в том числе 144 МВ.151С1 с моторами GR 14N-35 и 288 МВ.152С1, половину из которых следовало укомплектовать двигателями GR 14N-25, а вторую половину – GR 14N-49. Весь заказ на истребители «Блох» передали концерну SNCASO, но в его рамках распределили между тремя заводами. Разнобой с двигателями был свидетельством проблем французской авиамоторной отрасли, начинавшей отставать от самолетостроения. Поэтому уже в мае 1938 г. «Блох» получил заказ на постройку трех опытных истребителей на базе МВ.150 с альтернативными двигателями – французскими «Гном-Рон» GR 14R, «Испано-Сюиза» HS 14Аа и американским «Пратт энд Уитни» R-1830-SC-G «Твин Уосп». А летом заказали ещё два опытных экземпляра – с двигателями GR 14N-21 и американским «Райт» SR-1820-G205А «Циклон». Последний, в отличие от всех других силовых установок, опробованных на «клонах» МВ.150, был 9-цилиндровым, а не 14-цилиндровым. Варианты с американскими моторами получили обозначение МВ.153 (с «Твин Уоспом») и МВ.154 (с «Циклоном»), но в серию так и не попали.

В апреле 1938 г. были заказаны и истребители «Девуатин» D.520 – правда, пока в количестве всего лишь двух опытных экземпляров. Одной из причин был все тот же «моторный голод», особенно остро ощущавшийся в отношении мощных двигателей жидкостного охлаждения (а именно такие устанавливались на «моранах» и требовались для «девуатинов»). Дошло до того, что Франция попыталась закупить в СССР партию двигателей М-100, представлявших собой лицензионное воспроизведение «Испано-Сюизы» HS 12Y. Но советская сторона, также испытывавшая нехватку современных авиадвигателей, на такую сделку не пошла.

В июле 1938 г. заказали первую партию легких истребителей «Кодрон» CR.714C1 (20 единиц), а месяц спустя концерн «Рено» (в который входила авиастроительная фирма «Кодрон») получил и второй заказ, гораздо больший – на 180 самолетов.

В области тяжелых истребителей ставку сделали на «потэзы». 15 марта 1938 г. был подтвержден заказ на 207 самолетов этого типа – дневных трехместных истребителей Р.631С3 и ночных двухместных Р.631CN2. В июле 1938 г. заказали ещё 52 Р.631. Однако тогда было уже ясно, что «потэзы» не смогут на равных сражаться с немецкими тяжелыми истребителями Bf 110. В качестве основы для нового тяжелого истребителя выбрали двух-трехместный штурмовик-разведчик «Блох» МВ.170. Под руководством Анри Деплана разработали несколько вариантов истребителя на его базе – МВ.171, МВ.172, МВ.173, но, в конечном итоге, от их производства отказались в пользу разведчика МВ.174А3 и бомбардировщиков МВ.175В3.

Тем временем обстановка в Европе продолжала накаляться. Не удовлетворившись Австрией, Гитлер начал

оказывать давление на Чехословакию, рассчитывая в первую очередь получить Судетскую область. С этим периодом связана одна отлично организованная дезинформационная кампания, имевшая далеко идущие последствия. Во второй половине августа 1938 г. начальник Главного штаба Армэ де л'Эр генерал Виллемин посетил с визитом Германию. Когда делегация прибыла на завод в Аугсбурге, она могла видеть, как через равные промежутки времени из цехов завода выкатываются новые «мессершмитты» Bf 110, сразу же взлетающие с заводского аэродрома. На самом же деле, самолеты приземлялись поодаль и вновь доставлялись в цех. Там на них быстренько меняли номера и бортовые коды – и выкатывали на поле... С помощью такой нехитрой «карусели» германское руководство произвело неизгладимое впечатление на французских представителей, создав видимость массового выпуска новых самолетов. Целью было «смягчить» позицию Франции в преддверии мюнхенских соглашений. И, надо сказать, это вполне удалось. В ходе консультаций между политиками и военными, проходивших во время Судетского кризиса, генерал Виллемин заявил, что-де в случае конфликта с Германией Армэ де л'Эр смогут продержаться менее двух недель. Французские военные считали, что люфтваффе и Реджиа Аэронаутика смогут выставить в сумме 5000 самолетов «первой линии», в то время как ВВС Франции к 1 апреля 1939 г. могли располагать в лучшем случае 500 новыми самолетами.

Реализация «Плана V» с самого начала столкнулась с огромными трудностями. Выпуск самолетов в 1938 г. серьезно отставал от графика и едва покрывал убыль техники вследствие эксплуатационных потерь. С начала года было выпущено всего 147 новых истребителей. В частности, из 1061 заказанного MS.406 поставили только 27 самолетов, а из 575 Р.630 и Р.631 в строевые части отправили только 73 машины.

Единственным выходом виделась закупка самолетов за границей – в США. Ещё в апреле 1938 г. был подписан контракт на поставку 100 истребителей «Кертисс» «Хок» 75А-1. В январе 1939 г. США посетила французская закупочная комиссия, выбравшая лучшее, что мог предложить заокеанский авиапром – бомбардировщики «Мартин» 167 и «Дуглас» DB-7, палубные пикировщики «Воут» V156, учебные самолеты «Норт Американ» Вт-9. В числе 650 самолетов, заказанных по итогам работы этой комиссии, была и очередная партия из 100 истребителей «Хок» 75А-2. Реакция французских военных не заставила себя ждать – заслышав, что представилась возможность заполучить «Хоки», они предложили немедленно свернуть производство MS.406 и CR.714 как не отвечающих современным требованиям и сосредоточить имеющиеся средства на доводке и внедрению в производство нового «Девуатина» D.520. Однако министр авиации не одобрил такое радикальное решение, вполне резонно заявив, что «Девуатин» не прошел ещё полного цикла испытаний, а последствия запуска в серию непроверенного образца являются трудно предсказуемыми.

30 сентября 1938 г. в Мюнхене Гитлером, Муссолини, Чемберленом и Даладье было подписано соглашение о разделе Чехословакии. Страны демократии, по сути, капитулировали перед давлением со стороны нацистов, а перед их военно-политическим руководством встала нелегкая задача оценки новых реалий в Европе. По мнению французского Генерального штаба, ситуация становилась совершенно непредсказуемой. Одно было очевидно для многих генералов – на достигнутом Гитлер не остановится. И вовсе не было гарантии, что его энергия обратится не на Советский Союз с его ослабленной репрессиями военной машиной (как втайне надеялись лидеры Великобритании и Франции), а на Запад. Подготовка к грядущей большой войне шла полным ходом, и Франция уже не могла игнорировать опасность. В феврале 1939 г. «План V» по требованию Главного штаба ВВС откорректировали в сторону увеличения – до 4820 самолетов (2680 в первой линии и 2140 – во второй).

Истребитель «Хок» Н75С1

Для быстрейшей реализации программы перевооружения ВВС, тормозившей в 1938 г., Министерство авиации занялось оптимизацией системы распределения заказов – как перспективных, так и уже выданных. В частности, в январе 1939 г. заказы на истребители MS.406C1, распределенные ранее между тремя государственными объединениями, сосредоточили в концерне SNCAO, куда начали передавать оснастку и заготовки с предприятий SNCAC и SNCAM. В результате темп выпуска самолетов на заводе в Нанте существенно возрос. Правда, оставалось одно узкое место – производство двигателей HS 12Y-31 для «моранов». Для удовлетворения возрастающих потребностей Министерство авиации даже заказало такие моторы в Чехословакии (на тех её предприятиях, которые ещё не попали под контроль немцев). Однако таким образом удалось получить буквально горстку – от 30 до 50 двигателей. Ни к чему не привели и повторные переговоры на предмет закупки партии в не менее чем 200 моторов в СССР.

Нехватка двигателей и комплектующих преследовала и производство двухмоторных истребителей. В частности, из-за недопоставок моторов, приборов, радиостанций и пропеллеров из 88 выпущенных к 1 апреля 1939 г. «потэзов» Р.631 в строевые части удалось передать только 20 машин. Самолеты, выпущенные из сборочного цеха, облетывали, после чего отгоняли на стоянку, снимали часть оборудования и, поставив его на вновь выпущенные машины, поднимали их в воздух. Кроме того, из-за нехватки пушек и пулеметов, «потэзы» приходилось выпускать с ограниченным составом вооружения – одна пушка и три-четыре пулемета вместо предусмотренных проектом двух пушек и шести пулеметов. Лучше обстояли дела с Р.630 – к 1 апреля из 77 выпущенных самолетов в части передали 67 единиц. Катастрофически складывалась ситуация с одномоторными истребителями «Марсель Блох»: хотя к началу сентября 1939 г. было

собрано свыше 140 MB.151, лишь около 20 из них были переданы в строевые части. На остальных 120 самолетах отсутствовали воздушные винты, а 25 из них не имели и вооружения...

Большие надежды в Министерстве авиации возлагали на истребитель D.520. Весной 1939 г. полным ходом шли испытания его опытных образцов, показавших неплохие результаты, и в апреле Эмиль Девуатин получил контракт на 200 серийных самолетов со сроком поставки до конца года. В июне 1939 г. заказали ещё 600 самолетов, но вскоре этот контракт урезали до 510 машин – все из-за тех же проблем с производством двигателей и комплектующих. Другой перспективной машиной считался «Арсенал» VG.33, «подросший» из легкого истребителя VG.30. Прототип его, впервые поднявшийся в воздух в конце апреля 1939 г., показал скорость примерно на 30 км/ч большую, чем D.520 – при одинаковом с конкурентом вооружении и менее мощном двигателе. Цельнодеревянная конструкция VG.33 позволяла рассматривать его в качестве «мобилизационного» истребителя, предназначенного для выпуска в условиях ожидавшейся с началом войны нехватки алюминия. Попыталась выйти на новый уровень и фирма «Моран-Солнье» – в том же апреле 1939 г. начались испытания опытного образца истребителя MS.450, представлявшего собой глубокую модернизацию MS.406. Однако по летным данным он существенно уступал конкурентам, и на вооружение принят не был. Попытался взять реванш за поражение с NiD.161 и концерн SNCAO, поглотивший фирму «Луар-Ньюпор». Прототип усовершенствованной машины, получившей обозначение CAO.200 вышел на испытания в январе 1939 г. В сентябре был выдан заказ на 12 предсерийных машин, но ни одна из них в конечном итоге так и не была построена.

Война

Летом 1939 г. состояние французских ВВС трудно было назвать отличным. Все предпринимаемые усилия по модернизации авиапарка оказались малоэффективными: к началу августа Армэ де л'Эр располагали примерно четырьмя сотнями современных истребителей, причем добрая четверть из них приходилась на поставленные из США «кертиссы». Также имелось 225 MS.406 и около 70 двухмоторных P.631. Несколько сотен устаревших D.500/501/510, NiD.62/622/629 и S.510 числились в эскадрильях ПВО, дислоцированных вдоль побережья Ла-Манша и Бискайского залива, а также у крупных промышленных центров. Но боевая ценность этих истребителей была околонулевой, а их неспособность противостоять «мессершмиттам» отнюдь не была секретом. Да и наиболее массовый в то время французский истребитель MS.406C1 существенно проигрывал по летным данным своему визави из люфтваффе – Bf 109E.

Надо сказать, что в последний предвоенный месяц французский авиапром сделал достойный уважения рывок. Благодаря быстрому введению в действие мобилизационных мощностей количество MS.406C1, переданных ВВС, к 1 сентября 1939 г. удалось увеличить до 573 единиц, а темп выпуска таких самолетов достиг 11 машин в день. Правда, уже к марту 1940 г. производство MS.406C1 прекратили ввиду его устарелости, одновременно начав программу модернизации уже построенных образцов до уровня MS.410C1.

Место «Морана» в строю истребительной авиации должен был занять «Девуатин» D.520, но типичные для французского авиапрома проблемы с моторами затянули его внедрение в производство. Первый серийный D.520 поднялся в воздух 2 ноября 1939 г., но к концу года из предусмотренных планом 44 самолетов Армэ де л'Эр приняли лишь 19 новых «девуатинов». Поступавшие с завода в Тулузе истребители имели массу недостатков и были фактически небоеспособны. Более-менее ритмичный выпуск D.520 начался лишь в середине апреля 1940 г., но вплоть до поражения Франции проблемы с комплектующими преодолеть не удалось. Цифры говорят сами за себя: хотя объем заказов на «девуатины» достиг 2205 единиц (включая 120 самолетов для морской авиации), а завод вышел на темп производства 100 самолетов в месяц, к 10 мая 1940 г. было выпущено 246 D.520, но из них заказчик принял только 76 самолетов, а в части попало лишь 46 машин!

Лишь немногим лучше обстояли дела с «блохами». К 10 мая 1940 г. на заводах в Диоле и Шатеру выпускалось ежедневно по пять истребителей MB.152, а общее количество самолетов, принятых ВВС, превысило полтысячи (141 MB.151 и 363 MB.152). Но только 213 из них поступило в строевые части, а остальные ожидали завершения комплектации (не хватало пропеллеров, приборов, пушек и пулеметов). Одновременно продолжались работы по совершенствованию самолета – в апреле 1940 г. начались испытания новой модификации MB.155 с мотором GR 14N-49.

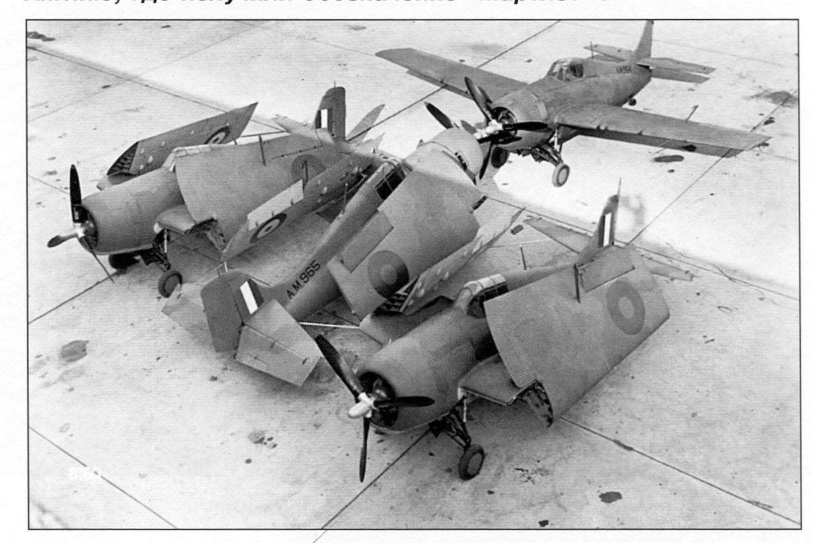
Совершенно не оправдались надежды, связанные с «мобилизационным» VG.33C1. В сентябре 1939 г. было заказано 220 таких самолетов. Впоследствии объем заказов довели до 1000 машин, а ведущим в производстве VG.33 должен был стать концерн SNCAN. Но оказалось, что обеспечить необходимым сортаментом древесины французскую авиапромышленность, почти полностью перешедшую на металлическое самолетостроение, не в пример труднее, чем алюминием. Запасы необходимой древесины в стране отсутствовали. Чтобы выйти из создавшегося положения фирма-разработчик «Арсенал» заказала сырьё в Великобритании, Канаде, заморских владениях Франции и даже в Румынии, однако качество материалов предоставленных последней страной оказалось настолько низким, что впоследствии от подписания контракта с румынами отказались. В итоге, вместо предусмотренного контрактом ноября 1939 г. первые две серийные машины удалось изготовить только к маю 1940 г.! До поражения Франции успели изготовить менее двух десятков серийных VG.33, из них ВВС официально приняли только 10 машин. Не успели наладить и выпуск VG.32C1 – варианта, на котором вместо отечественного мотора HS 12Y-31 применили импортный американский «Аллисон» V-1710-C15. Прототип VG.32C1 испытывался весной 1940 г., ВВС заказали 400 таких истребителей, но ни одна серийная машина так и не была построена.

Производство двухмоторных истребителей «Потэз» P.631 к началу 1940 г. было прекращено по трем причинам. Во-первых, их летные данные уже считались недостаточными, во-вторых, сама концепция применения

двухмоторных многоместных истребителей в качестве лидеров групп одномоторных машин была признана несостоятельной и, наконец, в-третьих – из всего семейства самолетов «Потэз» Р.63 приоритетным стал выпуск ближних разведчиков Р.63.11, на производство которых бросили все силы.

Существенным усилением французской истребительной авиации стали поставки из-за рубежа. Американские самолеты «Хоук» 75А, во Франции обозначавшиеся Н.75С1, начали поступать ещё до начала войны. Общий объем заказов на эти машины, поставлявшиеся в четырех модификациях, различающихся двигателями, вооружением и некоторыми другими деталями, достиг 1130 единиц. После начала войны существовали опасения, что в результате эмбарго поставки авиатехники из США прекратятся, но администрация Ф.Д. Рузвельта сумела убедить конгресс пересмотреть закон об эмбарго. 4 ноября 1939 г. вступила в действие поправка «плати и увози» («cash & carry»), позволившая противникам Германии продолжить закупки продукции военного назначения в США. В итоге, к моменту капитуляции Франции на американских «хоках» летало около трети всех истребительных групп (в бомбардировочной авиации доля «мартинов» и «дугласов» была ещё выше – ими вооружили до половины всех групп). В ноябре 1939 г. были размещены заказы на 230 новых истребителей «Кертисс» «Хок» 87А (экспортный вариант Р-40) и палубные «Грумман» G-36А (экспортный вариант F4F-3), однако до поражения Франции их поставки так и не успели начать – равно как и истребителей «Белл» Р-39 и «Локхид» Р-38, заказанных в декабре в рамках огромных контрактов на 2160 самолетов для Франции (срок поставки последних определялся с октября 1940 г. по октябрь 1941 г.). Ну и для полноты картины отметим, что небольшую партию истребителей FK.58 (50 самолетов), предназначавшихся для авиации в колониях, Франция заказала у голландской фирмы «Колховен». Правда, из этого числа успели поставить лишь 18 единиц.

Заказанные в США истребители «Грумман» (модель G-36A) предназначались для перевооружения палубной авиации ВМФ Франции. После капитуляции страны они попали в Англию, где получили обозначение «Мартлет» I



Подводя итоги развития французской авиапромышленности и военной авиации накануне и во время Второй мировой войны, следует отметить, что в 1938–1940 гг. в производство было внедрено пять типов одномоторных истребителей – «Моран-Солнье» MS.406, «Марсель Блох» MB.151/152, «Девуатин» D.520, «Кодрон» CR.714 и «Арсенал» VG.33, а также один тип двухмоторного истребителя – «Потэз» Р.630/631. При этом считавшийся одним из наиболее передовых в мире в середине 30-х гг. MS.406 к началу массового производства успел устареть, а отсутствие ресурсов для модернизации не позволило ему «угнаться» за непрерывно совершенствуемым немецким Bf 109. В такой же позиции оказались и двухмоторные «потэзы» по отношению к Bf 110. Лучшие по летным качествам «блохи», «девуатины» и «арсеналы» доводились и внедрялись в производство крайне медленно, а CR.714 оказался крайне неудачным, и производство его ограничилось несколькими десятками экземпляров.

Как и «Грумманы», до своей капитуляции Франция не успела получить ни один из заказанных в США истребителей «Кертисс» (модель 81A)

Техника истребительной авиации

Ветераны

К началу Второй мировой войны Армэ де л'Эр располагали большим количеством морально устаревших истребителей, уже не способных применяться по прямому назначению, но все ещё числившихся в боевом составе. Наряду с относительно новыми монопланами «Девуатин» D.500/501/510 среди них были более старые полутопапланы семейства «Ньюпор-Деляж» NiD.62 и ряд других машин. К этой же группе «ветеранов» следует отнести и палубные истребители «Девуатин» D.373/376, а также гидросамолеты-истребители «Луар» 210. Последние, хотя и были выпущены на рубеже 1938–1939 гг., по своим летным качествам сильно отставали от требований времени.

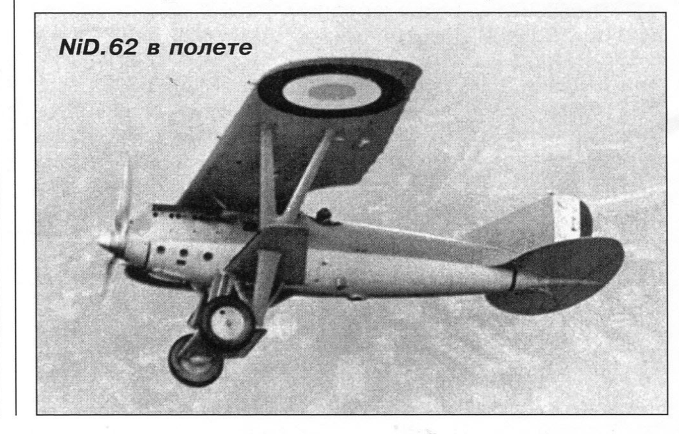
Nieuport-Delage NiD.62/Ньюпор-Деляж NiD.62

NiD.622 принадлежал к последним французским истребителям-бипланам

Представители длинной линии истребителей-полутопапланов, разрабатываемых под руководством Г. Деляжа и Р. Дюгамеля с середины 20-х гг. В основу был положен самолет NiD.42, изначально строившийся как моноплан-парасоль, но впоследствии получивший небольшое нижнее крыло. Модель NiD.62, разработанная на основе NiD.42, имела смешанную конструкцию, получив, в отличие от предшественника, металлические нервюры крыла и цельнометаллическое хвостовое оперение. Прототипа не было – выпуск начался сразу с серийных машин после завершения производства партии из 25 NiD.42 (первый NiD.62, выпущенный в январе 1928 г., имел серийный номер 26, продолжая нумерацию NiD.42). Все серийные самолеты (за исключением

Летно-технические характеристики самолетов NiD.622

	NiD.62	NiD.622
Двигатели:		
тип	Испано-Сюиза HS 12Md	Испано-Сюиза HS 12Hb
мощность, л.с.	500	580
Размах крыла, м	12,00	
Длина самолета, м	7,63	
Высота самолета, м	3,00	
Площадь крыла, кв. м	29,10	27,41
Масса, кг:		
пустого самолета	1318	1378
взлетная	1789	1838
Максимальная скорость, км/ч	270	
Потолок, м	8900	7700
Дальность полета, км	900	


NiD.62 в полете

небольшой экспортной партии) комплектовались 12-цилиндровыми моторами жидкостного охлаждения «Испано-Сюиза». Объем серийного производства NiD.62 и его вариантов превысил 500 машин.

Основные модификации:

NiD.62C1 – двигатель «Испано-Сюиза» HS 12Md (500 л.с.). Вооружение – 2 7,7-мм синхронных пулемета «Виккерс». До 1930 г. построено 320 самолетов (в т.ч. 50 для морской авиации).

NiD.622C1 – двигатель HS 12Hb (580 л.с.). Уменьшена площадь крыла, улучшена управляемость. Выпускался с сентября 1930 г. Заказано 180 машин, построено 130 (остальные 50 изготовлены в варианте NiD.629).

NiD.626 – экспортный вариант для Перу. Двигатель «Лоррэн» LD 12Hbr «Пэтрел» (500 л.с.). Планер соответствовал NiD.62, но нижнее крыло отсутствовало. В 1932–1933 гг. поставлено 12 самолетов (некоторые источники называют цифру в 20 экземпляров).

NiD.629C1 – двигатель HS 12Mdsh с турбокомпрессором «Шидловски-Планиоль». В 1931 г. построено два прототипа (один переоборудован из NiD.62, второй – из NiD.622), а в 1933–1935 гг. изготовлено 50 самолетов.

Другими представителями линии NiD.62 были:

NiD.621 – гидросамолет, предназначавшийся для тренировок пилотов перед состязаниями на кубок Шнейдера. В 1930 г. переоборудовали 3 экземпляра NiD.62, впоследствии обратно переделанных в сухопутные истребители.

NiD.623 – переоборудованный в 1931 г. серийный NiD.622, лишенный нижнего крыла и получивший в опытном порядке двигатель «Лоррэн» LD 12Fa «Курлис» (600 л.с.) с лобовым радиатором.

NiD.624 – моноплан-парасоль с двигателем HS 12M. Построено два прототипа.

NiD.625 – опытный двухместный моноплан-парасоль для испытаний парашютов.

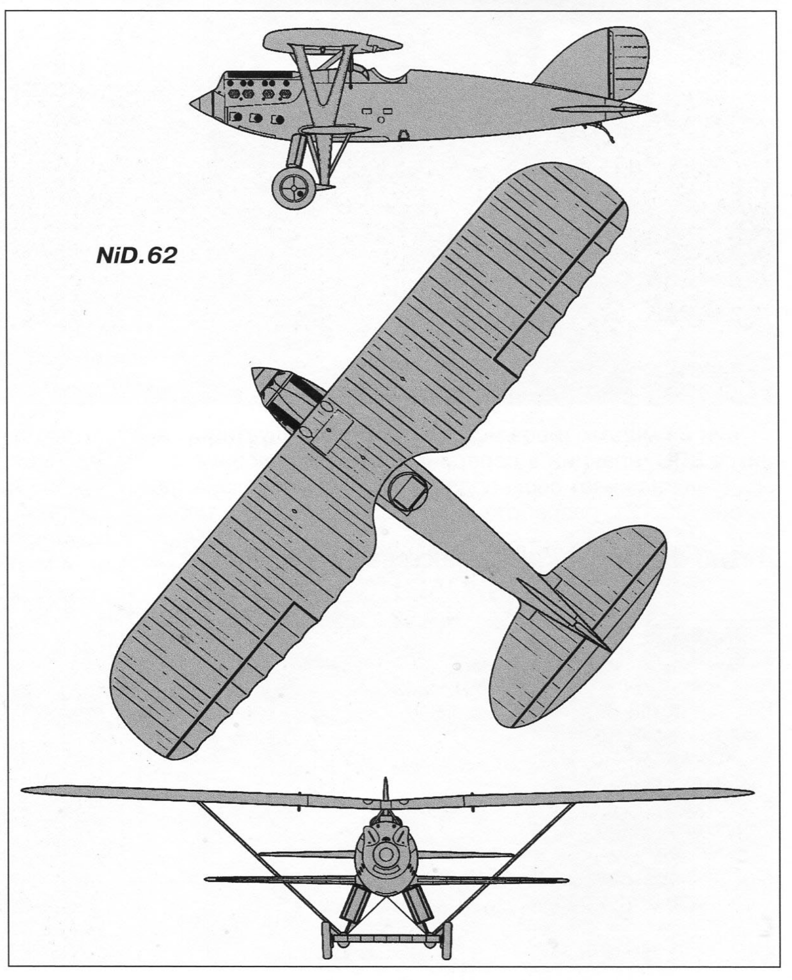
NiD.628 – переоборудованный в 1931 г. NiD.62, получивший двигатель HS 12Md с механическим компрессором «Фарман-Вассеж». Серийно не строился, проиграв сравнительные испытания самолету NiD.629.

Служба и боевое применение

В первой половине и середине 30-х гг. самолеты семейства NiD.62 являлись основными истребителями ВВС Франции. Хотя уже с 1935 г. NiD.62 и NiD.622 начали заменяться в частях первой линии более современными машинами, по состоянию на 1 января 1936 г. из 726 имевшихся одноместных истребителей – 423 было

Истребитель NiD.622

Самолеты NiD.622 французской морской авиации



NiD.62

«ньюпор-деляжами» (375 NiD.62/622 и 48 NiD.629). На них летали 15 эскадрилий, в том числе 4 в 6-й истребительной эскадре (укомплектованные NiD.629), 4 во 2-й, 1 в 1-й и по 2 в 5-й, 7-й эскадрах и истребительной группе «Тунис». В морской авиации NiD.62 эксплуатировались в частях берегового базирования.

К началу Второй мировой войны в ВВС числилось ещё 153 «ньюпор-деляжа» (135 NiD.62 и 622, а также 18 NiD.629). 39 из них дислоцировались в Северной Африке, 109 входили в состав региональных эскадрилий ПВО в метрополии, а 5 находились на хранении. Выполнять функции истребителя-перехватчика они уже не могли, поскольку попросту неспособны были догнать немецкие бомбардировщики. Хотя «ньюпор-деляжи» так и не выполнили ни одного боевого вылета, к 10 мая 1940 г. в строю ещё продолжали числиться 97 таких самолетов! Последние NiD.622 применялись в ВВС Виши в качестве тренировочных до 1942 г.

Особой популярностью на внешних рынках NiD.62 не пользовался – помимо партии NiD.626, проданной в Перу, было экспортировано лишь пять NiD.62 для испытаний (три в Румынию и два в Турцию).

Morane-Saulnier MS.225/Моран-Солнье MS.225

MS.225 являлся типичным представителем монопланов-парасолей первой половины 30-х гг.

Один из многих типов истребителей, эксплуатировавшихся ВВС Франции в середине и второй половине 30-х гг. Машина ведет свою родословную от моноплана-парасоли MS.121, разработанного в соответствии с тактико-техническими требованиями Военного министерства Франции от 1926 г. на простой в изготовлении, с умеренной тяговооруженностью истребитель-перехватчик с хорошей скороподъемностью, но так и не попавшего в серийное производство. Последовательная эволюция этой модели привела к появлению в 1928–1930 гг. опыт-

Летно-тактические характеристики самолета MS.225C1

Двигатель:	
тип	Гном-Рон GR 9Kdrs
мощность, л.с.	500
Размах крыла, м	10,56
Длина самолета, м	7,25
Высота самолета, м	3,26
Площадь крыла, кв. м	17,20
Масса, кг:	
пустого самолета	1154
взлетная	1590
Максимальная скорость, км/ч	334
Скороподъемность, м/с	6,12
Потолок, м	10 000
Дальность полета, км	700

MS.225 7-й истребительной эскадры

ных экземпляров MS.221, MS.222, MS.223 и MS.224, отличавшихся некоторыми деталями и комплектовавшихся 9-цилиндровыми моторами воздушного охлаждения «Гном-Рон» GR 9A «Юпитер» различных модификаций. Последний из них стал образцом для прототипа MS.225, вышедшего на испытания в 1932 г. Летные его характеристики признали удовлетворительными, и в 1933–1934 гг. построили 74 серийные машины.

Основная модификация:

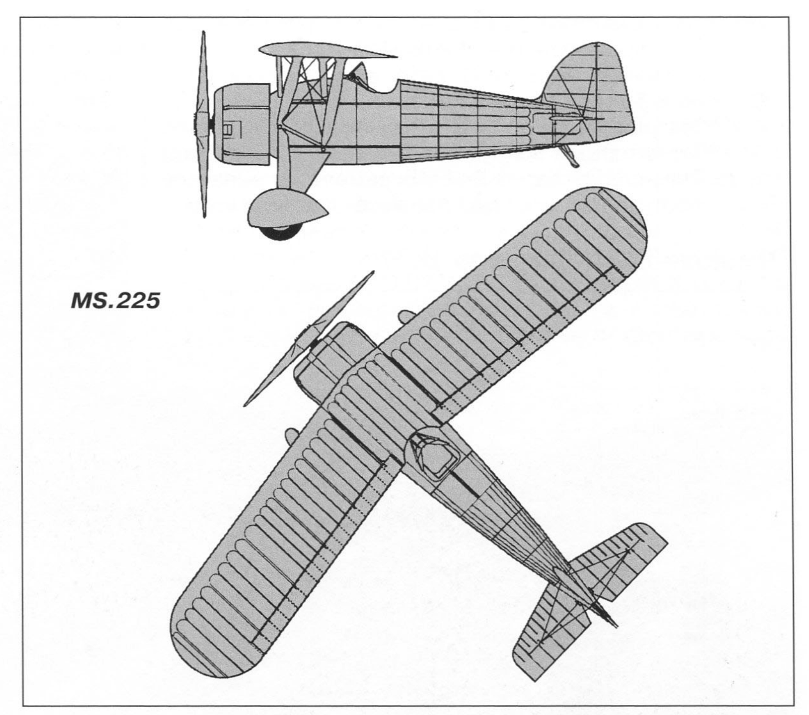
MS.225C1 – двигатель GR 9Kdrs (500 л.с.). Вооружение – 2 7,7-мм синхронных пулемета.

На основе MS.225 построили несколько опытных истребителей, не попавших в серию:

MS.226 – палубный истребитель, снабженный тормозным гаком.

MS.227 – вариант с 12-цилиндровым мотором жидкостного охлаждения «Испано-Сюиза» HS 12Xcrs (690 л.с.).

MS.275 – прототип с двигателем GR 9Krse (690 л.с.), измененным крылом и хвостовым оперением. Испытывался в 1934 г.



«Моран-Солнье» MS.225 ВВС Франции

MS.278 – опытный самолет с 14-цилиндровым дизельным мотором «Клерже» 14Fos (520 л.с.).

Служба и боевое применение:

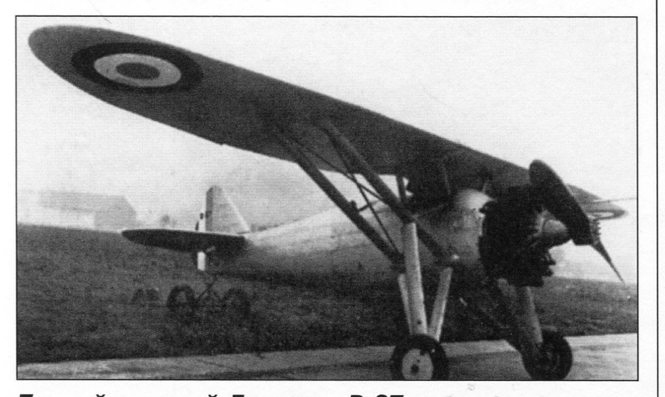
ВВС Франции осенью 1933 г. приняли 55 самолетов MS.225C1, которыми вооружили 7-ю и 42-ю (частично) истребительные эскадры. Ещё 16 самолетов в начале 1934 г. поступили в морскую авиацию, где ими укомплектовали эскадрилью 3С1 (берегового базирования). В начале 1936 г. эту часть передали ВВС, реорганизовав в группу GC II/8. Уже в 1937 г. самолеты MS.225 начали переводиться в резерв, но к началу Второй мировой войны 20 машин все ещё эксплуатировались как учебные. К маю 1940 г. ни одного MS.225 в летном состоянии уже не осталось.

Три самолета MS.225 было поставлено Китаю.

Dewoitine D.37/Девуатин D.37

«Девуатин» D.373 стал первым в мире серийным палубным истребителем-монопланом

Истребитель, спроектированный по популярной во Франции на рубеже 20–30-х гг. схеме моноплана-парасоли, последний в целом ряду самолетов такой схемы, разработанных Э. Девуатином. Прототип D.37.01 с 14-цилиндровым мотором воздушного охлаждения «Гном-Рон» GR 14Kbrs впервые поднялся в воздух 1 октября 1931 г. Впоследствии испытывался с двигателями GR 14Kbs и GR 14Kds (800 л.с.), а также с различными вариантами капотов. Второй прототип, ставший образцом для серийного D.371C1, вышел на испытания в сентябре 1934 г. На нем стоял мотор GR 14Kes (800 л.с.). Несмотря на то, что военные отдали предпочтение другому изделию «Девуатина» – D.500/501, небольшая партия D.371C1 все-таки была заказана в рамках «Плана I». Кроме того, на его базе были созданы два варианта палубного истребителя. Объем серийного производства всех модификаций составил 87 самолетов.



Первый опытный Девуатин D.37

Летно-технические характеристики самолетов D.37

	D.371	D.376
Двигатели:		
тип	Гном-Рон GR 14Kfs	
мощность, л.с.	930	
Размах крыла, м	11,80	11,23
Длина самолета, м	7,44	
Высота самолета, м	3,42	
Площадь крыла, кв. м		17,80
Масса, кг:		
пустого самолета	1295	1610
взлетная	1860	1970
Максимальная скорость, км/ч	405	388
Скороподъемность, м/с	11,75	
Потолок, м	11 000	10 000
Дальность полета, км	900	700

Палубный истребитель Девуатин D.376 со сложенными крыльями

Основные модификации:

D.371C1 – вариант для ВВС Франции. Двигатель GR 14Kfs (930 л.с.). Вооружение – 4 7,5-мм пулемета «Дарн» (2 синхронных, 2 крыльевых). Поставлено 28 самолетов.

D.372L – вариант для ВВС Литвы. Фюзеляжные пулеметы заменены «браунингами». Впоследствии заказ переведен на D.501L и самолеты перепроданы в Испанию.

D.373 – палубный истребитель, отличающийся уменьшенным размахом крыла, усиленным фюзеляжем, наличием тормозного гака, а также надувных баллонов в фюзеляже (для обеспечения аварийной посадки на воду). В 1936 г. поставлено 20 самолетов.

D.376 – палубный истребитель, отличающийся от D.373 складывающимся крылом. В 1937–1938 гг. поставлено 25 машин.

Служба и боевое применение

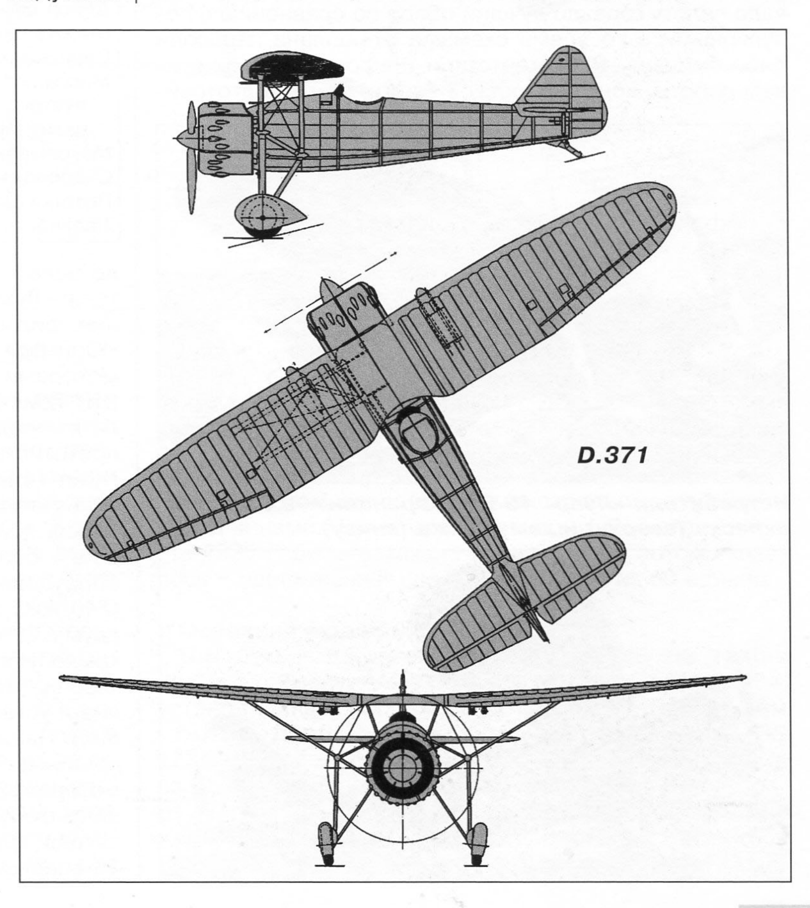
В Армэ де л'Эр карьера D.371C1 оказалась на редкость неудачной. Серийные самолеты, поставленные к декабрю 1935 г., вскоре пришлось вернуть на завод для усиления крыла. Вновь в части они попали лишь в 1937 г., когда 21 машина поступила на вооружение дислоцированной в Эль-Аюния (Тунис) группы ПВО GARALD 574. В 1939 г. они были заменены MS.406C1.

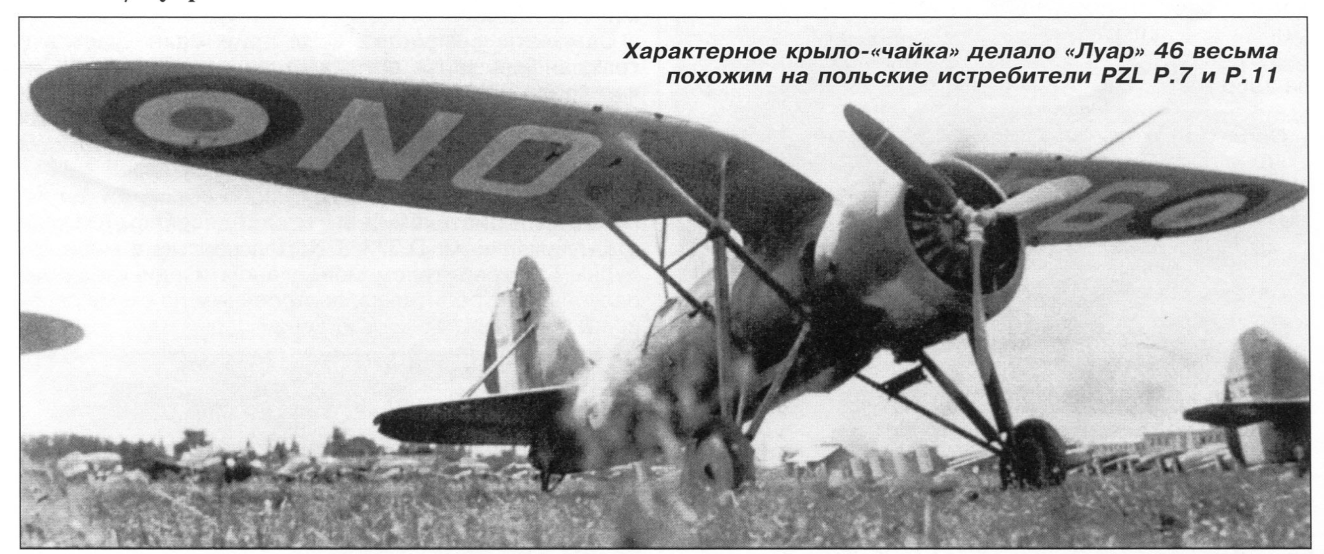
В морской авиации самолеты D.373/376 поступили на вооружение 1-й истребительной флотилии (эскадрильи AC1 и AC2), заменив к декабрю 1938 г. крайне устаревшие машины «Вибо» 74. По состоянию на 1 января 1939 г. флотилия располагала 13 D.373 и 13 D.376, а на 1 сентября – 13 и 9 соответственно. Поскольку авианосец «Беарн» не был боеготовым, эскадрильи дислоцировались на береговых аэродромах и с началом Второй мировой войны их включили в систему ПВО портов Кале (AC1) и Тулон (AC2). Однако после двух катастроф, имевших место 20 октября и 30 ноября 1939 г., эксплуатацию «девуатинов» запретили, а сами эскадрильи в январе 1940 г. перевооружили двухмоторными «Потэзами» P.631.

Самолеты семейства D.37 принимали участие в гражданской войне в Испании (в составе республиканской авиации), куда попало примерно 10 бывших французских D.371 и все 14 D.372L. В боевых действиях они активно применялись до начала 1937 г., хотя отдельные экземпляры воевали и позже.

Хотя самолет не отличался особо высокими летными характеристиками, он в определенном смысле стал уникальным: D.373/376 стал первым в мире палубным истребителем-монопланом и единственным палубным истребителем, построенным по схеме парасоли.

Палубный истребитель Девуатин D.373

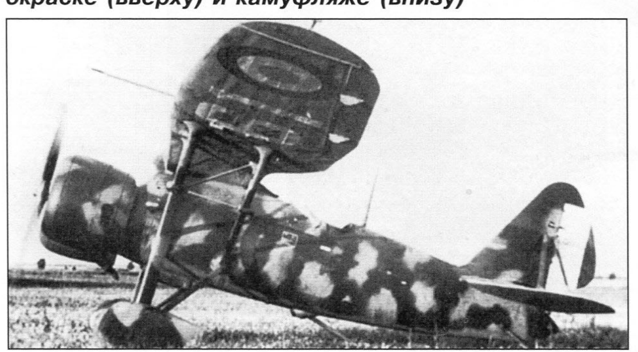




Характерное крыло-«чайка» делало «Луар» 46 весьма похожим на польские истребители PZL P.7 и P.11

Истребитель, разрабатывавшийся с 1930 г. в рамках конкурса Министерства авиации. Самолет представлял собой цельнометаллический моноплан с неубирающимся шасси и т.н. «крылом Пулавского» (по имени польского конструктора Сигизмунда Пулавского, широко применявшего его в своих истребителях). Такое высокорасположенное крыло типа «чайка» обеспечивало пилоту гораздо лучший обзор по сравнению с популярными в то время схемами моноплана-парасоли либо биплана. В соответствии с «французским» стилем работы, конструкторское бюро «Луар» подготови-

Истребители «Луар» 46 ВВС Франции – в обычной окраске (вверху) и камуфляже (внизу)



Летно-технические характеристики самолета «Луар» 46С1

Двигатель:	
тип	Гном-Рон GR 14Kfs
мощность, л.с.	930
Размах крыла, м	11,80
Длина самолета, м	7,76
Высота самолета, м	4,13
Площадь крыла, кв. м	19,50
Масса, кг:	
пустого самолета	1450
взлетная	1950
Максимальная скорость, км/ч	370
Скороподъемность, м/с	12,1
Потолок, м	11 750
Дальность полета, км	1300

ло целый ряд проектов, различающихся типом двигателя: «Луар» 40 и 42 с моторами воздушного охлаждения фирмы «Гном-Рон» (соответственно «Титан» и «Юпитер» в 300 и 420 л.с.), а также «Луар» 41 и 43 с моторами жидкостного охлаждения «Испано-Сюиза» (HS 12Mc и HS 12Xbrs в 500 и 690 л.с.). Для постройки выбрали самый мощный вариант «Луар» 43. Его прототип впервые поднялся в воздух 17 октября 1932 г., но 14 января следующего года во время одного из испытательных полетов он сорвался в штопор и разбился, пилот погиб. К тому времени уже велась постройка более совершенной модификации «Луар» 45, оборудованного 14-цилиндровым мотором GR 14Kds (740 л.с.) и вооруженного вместо обычных пулеметов двумя 20-мм пушками «Эрликон», установленными в крыле. Испытания, начавшиеся 20 февраля 1933 г. показали, что самолет перетяжелен. Не спасла положение и установка более мощного мотора GR 14Kcs (880 л.с.). Пытаясь получить заветный заказ, конструкторы пошли на радикальную переделку машины, изменив мотораму, сопряжение крыла с фюзеляжем, отказавшись от пушек в пользу более легких пулеметов и внеся ряд других изменений. Прототип варианта «Луар» 46 впервые поднялся в воздух 1 сентября 1934 г. На

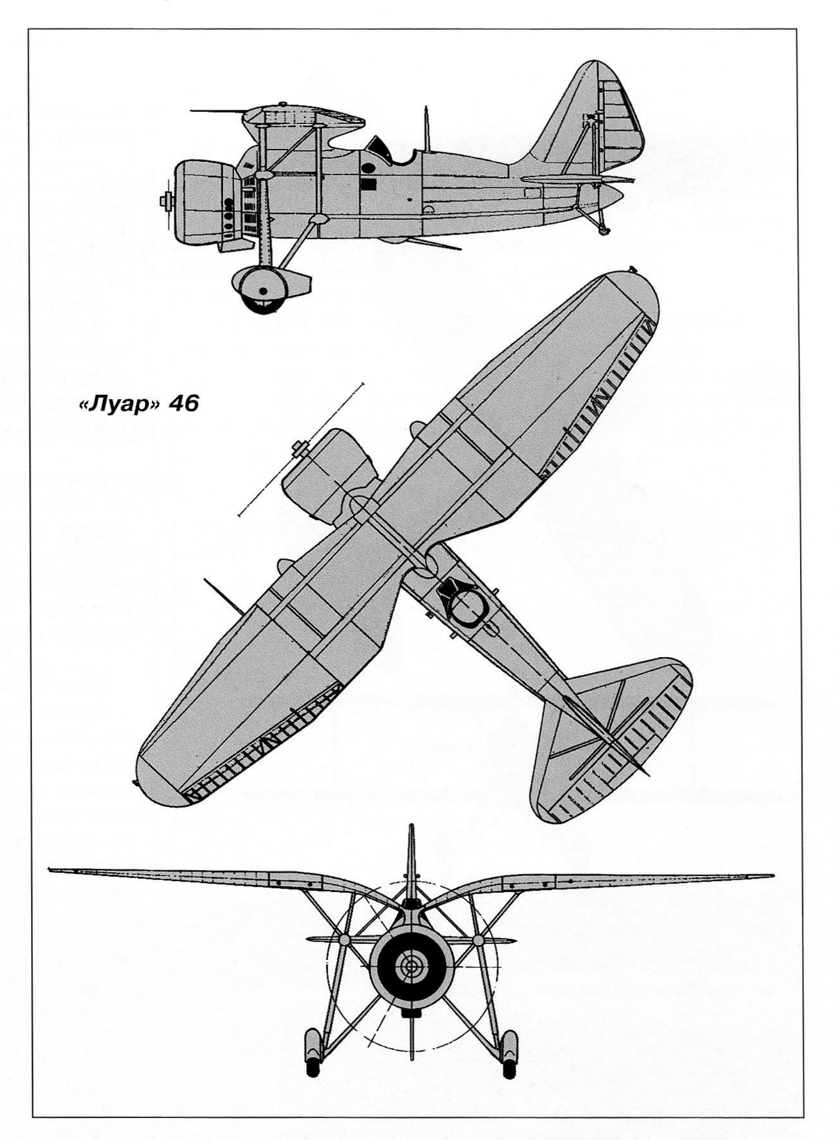
этот раз военные остались, в общем, довольны характеристиками самолета, и фирма получила заказ на 60 самолетов, первые из которых были готовы в феврале 1936 г.

Основная модификация:
«Луар» 46 – двигатель GR 14Kfs (930 л.с.). Вооружение – 4 7,5-мм пулемета MAC 1934 в крыле (боекомплект по 300 патронов на ствол).

Служба и боевое применение
Поставки самолетов «Луар» 46 в строевые части ВВС начались в середине ноября 1936 г. Ими вооружили 6-ю истребительную эскадру, ранее летавшую на бипланах NiD.62. Новые истребители оказались весьма аварийными, что и стало одним из факторов, обусловивших их быструю замену MS.406C1 – к марту 1939 г. в 6-й эскадре оставалось лишь три таких самолета. Остальные были отправлены в резерв и в авиашколы (в частности, в школу воздушного боя в Казо). На рубеже 1939/1940 г. «Луар» 46 использовались в качестве тренировочных для восстановления летных навыков польскими пилотами, эвакуированными во Францию.

Пять самолетов «Луар» 46 в сентябре 1936 г. попали в Испанию, где использовались республиканской авиацией в начальный период гражданской войны.

Самолет «Луар» 46 по своим летным характеристикам весьма близок «Девуатину» D.371. Более того, силовая установка и вооружение этих самолетов были совершенно одинаковыми. Не отличалась и их судьба: обе машины не нашли широкого распространения во французских ВВС и были изъяты из боевых частей ещё до начала Второй мировой войны.

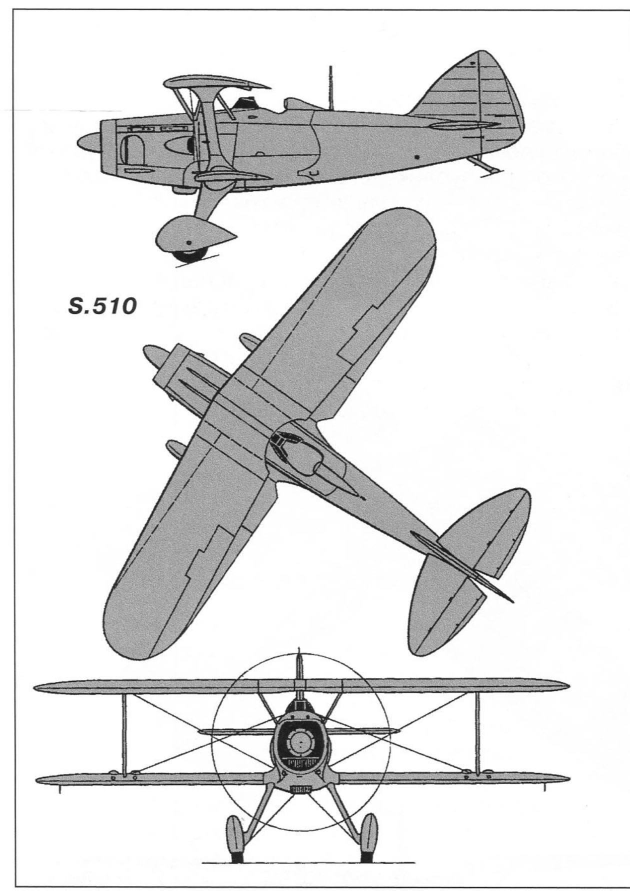

«Луар» 46

Bleriot-SPAD S.510/Блерио-СПАД S.510

Цельнометаллический истребитель-биплан весьма чистых аэродинамических форм, разработанный под руководством Андре Эрбемона в соответствии с требованиями, опубликованными в 1930 г. За основу при этом взяли истребитель-перехватчик S.91, испытывавшийся с 1927 г., но в серию так и не попавший. В технологическом отношении S.510 был достаточно передовым – в частности, хвостовая часть фюзеляжа была выполнена как монокок. Шасси неубирающееся, но тщательно закапотированное, кабина, как и на всех истребителях того времени – открытая. В качестве силовой установки выбрали 12-цилиндровый мотор жидкостного охлаждения «Испано-Сюиза» HS 12Xbrs. Прототип S.510.01 впервые поднялся в воздух 6 января 1933 г. Испытания показали недостаточную устойчивость, для улучшения которой пришлось удлинить фюзеляж, переделать хвостовое оперение. Кроме того, переделке подверглись элероны, что позволило улучшить управляемость. Хотя по скоростным качествам S.510 уступал основному конкуренту – моноплану D.500, его маневренность была поразительной, а скороподъемность – весьма неплохой. В полной мере эти качества S.510 были показаны известным пилотом Луи Массотом во время демонстрационного полета перед чинами Министерства авиации. В итоге, в августе 1935 г. была заказана первая (и как потом оказалось – единственная) серийная партия из 60 единиц.

Основная модификация:
S.510C1 – двигатель «Испано-Сюиза» HS 12Xbrs (690 л.с.). Вооружение – 4 7,5-мм пулемета MAC 1934, установленные попарно в обтекателях под нижним крылом. Два экземпляра получили двигатели HS 12Xcrs, позволяющие устанавливать 20-мм пушку в развале цилиндров, но были ли они в действительности вооружены таким образом – точно неизвестно.

Дальнейшим развитием S.510 стал истребитель S.710 – биплан с убирающимся шасси, закрытой пи-



Летно-технические характеристики самолета S.510C1

Двигатель:	
тип	Испано-Сюиза HS 12Xbrs
мощность, л.с.	690
Размах крыла, м	8,84
Длина самолета, м	7,46
Высота самолета, м	3,72
Площадь крыла, кв. м	22,0
Масса, кг:	
пустого самолета	1250
взлетная	1830
Максимальная скорость, км/ч	370
Скороподъемность, м/с	14,85
Потолок, м	9000
Дальность полета, км	875

лотской кабиной и оригинальным хвостовым оперением типа «бабочка». С этой машиной фирма пыталась конкурировать с монопланами других фирм в конкурсе 1934 г., но единственный построенный прототип, вышедший на испытания в апреле 1937 г., потерпел катастрофу 15 июня 1937 г., а пилотировавший его Луи Массот погиб.

Служба и боевое применение

Поставки серийных S.510C1 были осуществлены в течение 1936 г., а в строевые части они попали в середине апреля следующего года. Ими вооружили четыре эскадрильи 7-й истребительной эскадры. Отличные маневренные качества самолетов обусловили их активное участие в различных авиашоу – по Франции гастролировала пилотажная группа, прозванная «цирком Вейзера» (по имени командира группы GC II/7). К

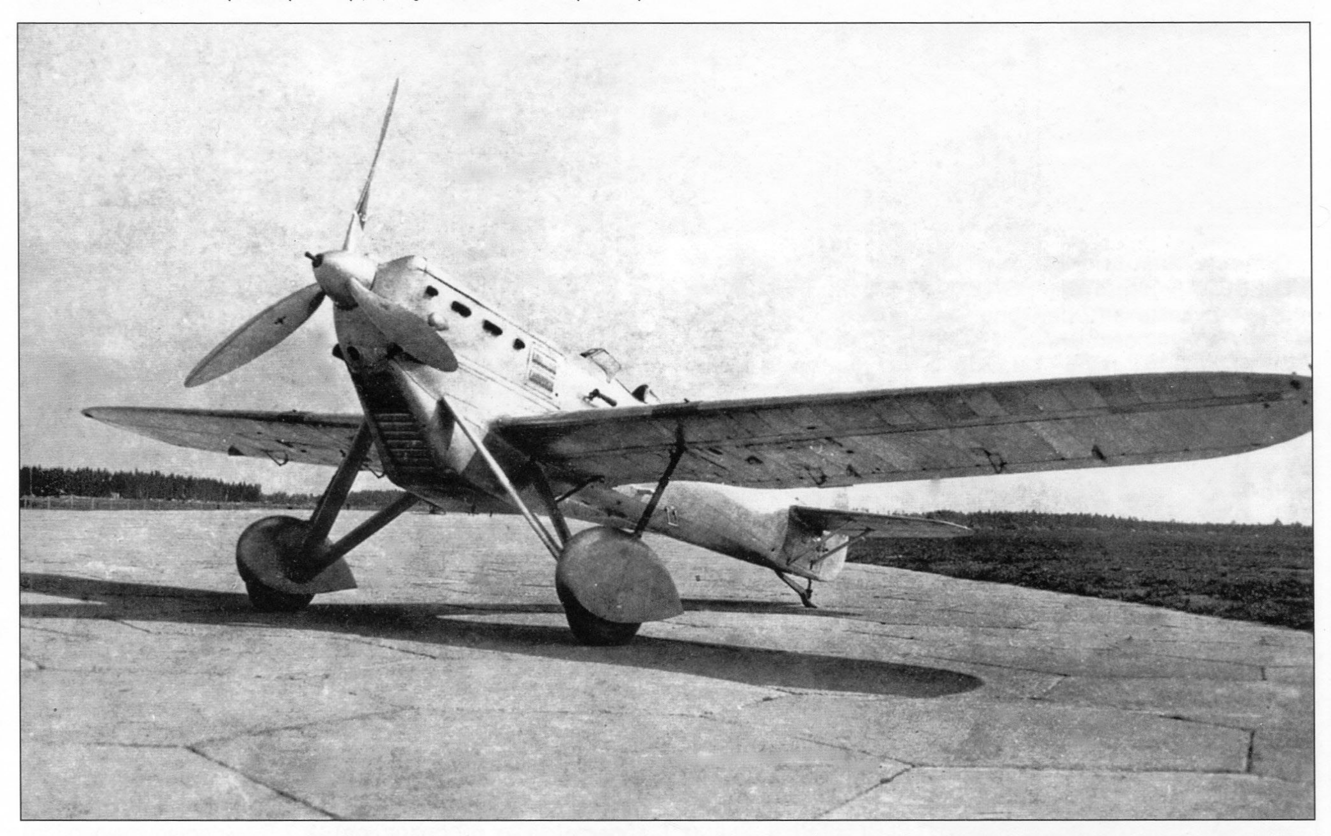
Последний серийный французский истребитель-биплан SPAD S.510

ноябрю 1938 г. 7-я эскадра располагала 52 S.510C1 (37 исправных). Однако строевая служба S.510C1 близилась к концу – с началом поставок MS.406C1 их начали переводить во «вторую линию». По состоянию на 1 сентября 1939 г. Армэ де л'Эр располагали 49 S.510C1, из них в 7-й эскадре оставалось только 5 самолетов, 13 было в школах и 31 – в резерве. В ходе мобилизации ими вооружили две региональные эскадрильи ПВО: ERC 3/561, прикрывавшую Виллакублэ и ERC 4/561, обеспечивавшую оборону Гавра. Достоверные сведения об их боевом применении отсутствуют. В январе 1940 г. эти эскадрильи свели в группу, получившую обозначение GC III/10, и начали её перевооружение монопланами MB.151. Около двух десятков S.510C1 доставили в Северную Африку, где распределили между базировавшейся в Сиди-Ахмед (Тунис) эскадрильей ПВО ERC 572 и истребительной группой GC III/5 (в последней СПАДы числились учебными). После поражения Франции все уцелевшие к тому времени самолеты были сданы на слом.

За рубеж S.510C1 не поставлялись. Отдельные источники упоминают о поставке 15 (или даже 27) таких самолетов республиканскому правительству Франции, но учитывая то, что судьба практически всех изготовленных экземпляров прослеживается вплоть до начала Второй мировой войны, вероятнее всего ни один такой самолет в Испанию так и не попал.

S.510C1 стал последним французским серийно строившимся истребителем-бипланом. По своим летным данным он примерно соответствовал британскому «Гладиатору» или итальянскому CR.42, но в отличие от них участием в боевых действиях не отметился.

Dewoitine D.500/501/510/Девуатин D.500/501/510



Девуатин D.510 во время прохождения летных испытаний в Советском Союзе

Самолет, считающийся провозвестником нового поколения истребителей, представлял собой необычный для начала 30-х гг. истребитель-моноплан цельнометаллической конструкции с низкорасположенным крылом и неубирающимся шасси, созданный под руководством Э. Девуатина. Проектирование самолета подобной схемы под обозначением D.50bis велось как альтернатива обычным для «Девуатина» монопланам-парасолям с 1929 г. Окончательно облик истребителя определился к осени 1931 г. Прототип D.500.01 впервые поднялся в воздух 18 июня 1932 г. Самолет имел 12-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения «Испано-Сюиза» HS 12Xbrs (690 л.с.). Вооружение, первоначально состоявшее из 2 синхронных пулеметов «Виккерс», в ходе испытаний было заменено 2 7,5-мм пулеметами «Дарн» в крыле. В сентябре 1932 г. самолет участвовал в конкурсных испытаниях с изделиями девяти других фирм. Победителем признали D.500, показавший отличную маневренность и управляемость, а по скорости намного превысивший конкурсные требования. В июне 1933 г. была заказана первая партия из 60 самолетов. В дальнейшем производство машин семейства D.500 продолжалось до ию-

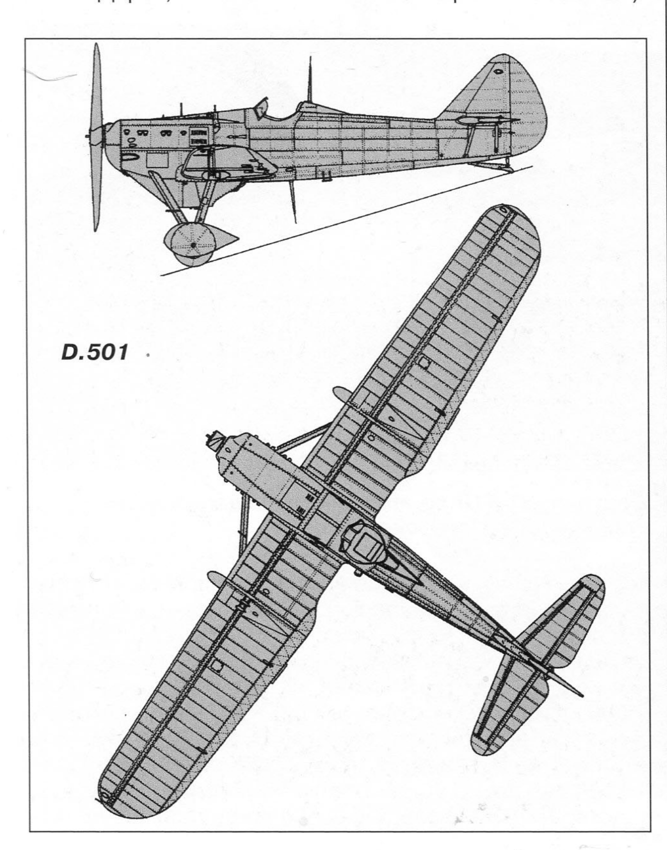
Летно-технические характеристики самолетов D.501/510

	D.501C1	D.510C1
Двигатель:		
тип	Испано-Сюиза HS 12Xcrs	Испано-Сюиза HS 12Ycrs
мощность, л.с.	690	860
Размах крыла, м	12,09	
Длина самолета, м	7,74	7,94
Высота самолета, м	2,75	
Площадь крыла, кв. м	16,50	
Масса, кг:		
пустого самолета	1256	1430
взлетная	1700	1950
Максимальная скорость, км/ч:		
у земли	318	330
на высоте	371	402
Время набора высоты, мин:		
5000 м	6'36»	
6000 м		7'25''
Потолок, м	8400	10500
Дальность полета, км	855	740

ня 1938 г. Выпущен 381 самолет (включая прототипы), причем помимо фирмы-разработчика (после национализации – SNCAM) такие машины строили фирмы «Лиор э Оливье» (SNCASE) и «Луар» (SNACAO).

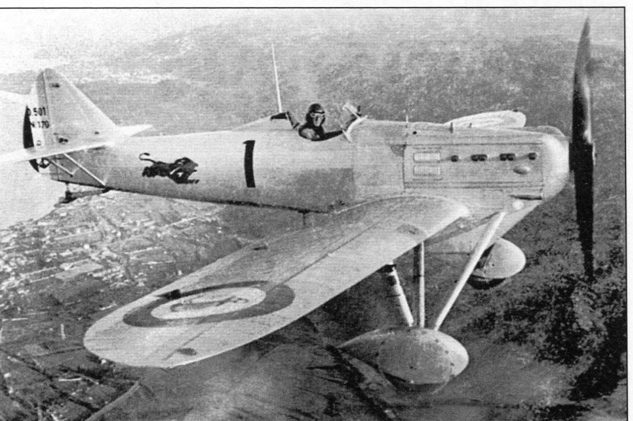
Основные модификации:

D.500C1 – двигатель HS 12Xbrs (690 л.с.). Вооружение – 4 пулемета (2 синхронных «Виккерс» и 2 крыльевых «Дарн»; боекомплект – 300 патронов на ствол).



D.501

Хорошую аэродинамику D.501 портило неубирающееся подкосное шасси



Девуатин D.501 авиации ВМС Франции

Фюзеляжные пулеметы часто снимались, а со 112-й машины вместо «дарнов» устанавливались новые 7,5-мм пулеметы МАС 1934. Выпуск начался в ноябре 1934 г. Построена 101 машина (включая экспортные).

D.500V – экспортная модификация для Венесуэлы. В июле 1935 г. заказано 3 машины.

D.501C1 – первый серийный истребитель с пушечным вооружением. Двигатель HS 12Xcrs (690 л.с.). Вооружение – 1 20-мм мотор-пушка HS S7 или HS S9 (боекомплект 60 снарядов), 2 7,5-мм крыльевых пулемета «Дарн». Выпущено 157 самолетов (включая экспортные).

D.501L – вариант для Литвы. Поставлено 14 самолетов в 1936–1937 гг.

D.510C1 – двигатель HS 12Ycrs (860 л.с.) с трехлопастным винтом (на прежних модификациях применялся двухлопастный). Применен радиатор большего размера, увеличен запас топлива. Вооружение аналогично D.501C1, пулеметы – «Дарн» или МАС 1934. Первый из двух прототипов был облетан 14 августа 1934 г. Первая партия из 25 самолетов заказана в мае 1936 г. Всего ВВС Франции получили 88 самолетов, поставлявшихся с июля 1936 г. по сентябрь 1937 г. С

Истребитель D.501 ВВС Франции

учетом прототипов и экспортных машин построено 120 самолетов. Самолет стал первым французским истребителем, превысившим скорость 400 км/ч.

D.510C – вариант для ВВС Китая. Поставлено 24 самолета.

На основе D.500 построили несколько опытных истребителей, серийно не строившихся:

D.511 – вариант, унаследовавший от D.500 фюзеляж и хвостовое оперение, но с крылом уменьшенного размаха и двигателем HS 12Ycrs. Прототип был построен, но в полете не испытывался и впоследствии переделан в D.503.

D.503 – двигатель HS 12Xcrs, вооружение аналогично D.501. Испытывался с 15 апреля 1935 г.

D.513 – глубокая модернизация D.510 с закрытой кабиной, бесподкосным шасси, двигателем и вооружением, аналогичным исходному образцу. Прототип был облетан 6 января 1935 г., но проиграл конкурс самолету MS.406.

Не были воплощены в металл многочисленные варианты D.500: поплавковый гидроистребитель HD.502, D.504, предназначавшийся для испытаний парашютов (со специальным отсеком, из которого сбрасывался манекен с парашютом), D.505 с мотором «Лоррэн» LD 12H «Петрел» (720 л.с.), D.506 с «Фарманом» 12Wi (650 л.с.), а также пять проектов с моторами воздушного охлаждения – D.507 с HS 14Ha (1000 л.с.), D.508 с GR 14Kes (880 л.с.), D.508bis с американским «Райтом» SR1820-F3 (710 л.с.) и D.509 с HS 14Hb (670 л.с.).

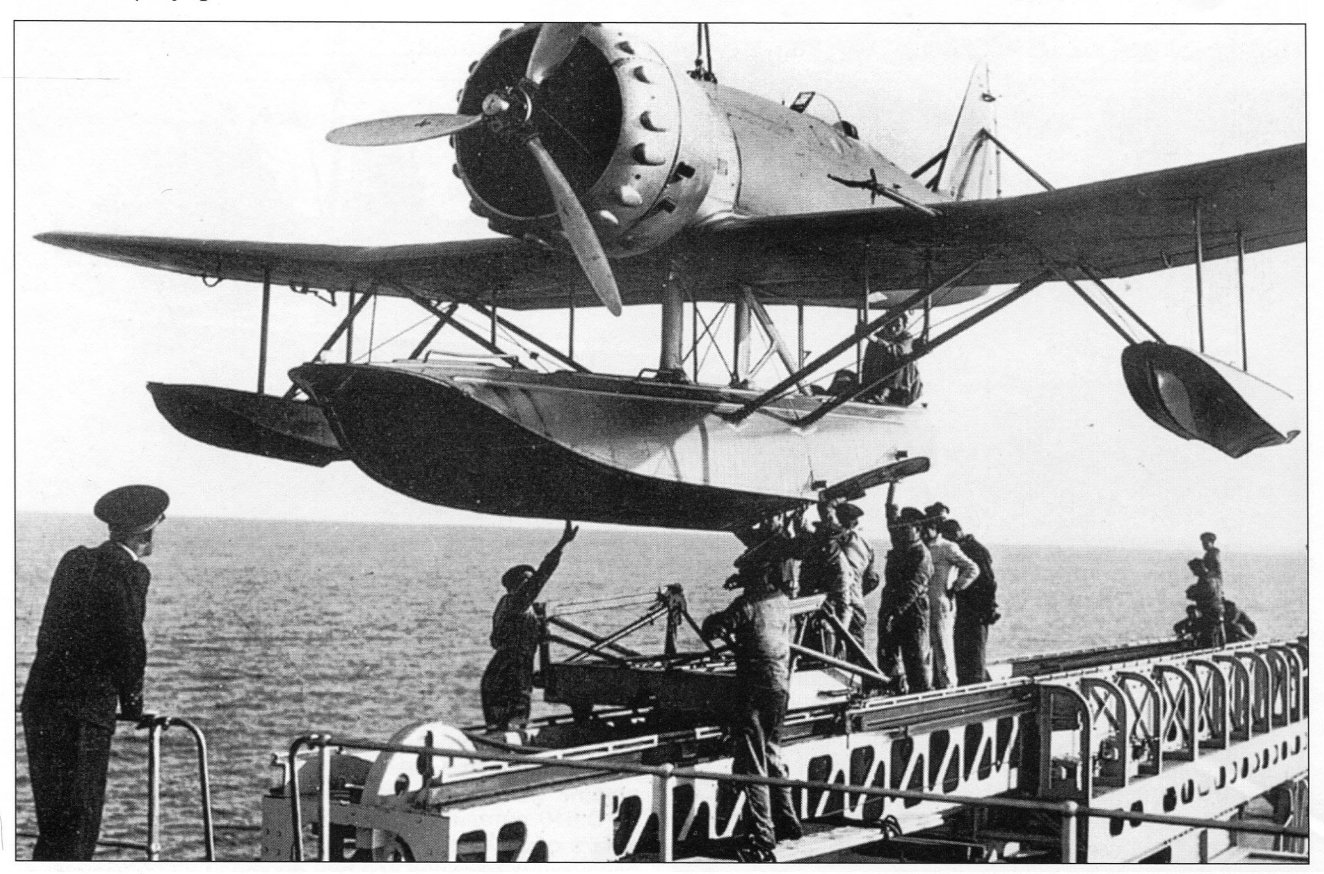
Служба и боевое применение

В середине 30-х гг. самолеты семейства D.500/501/510 были основными истребителями ВВС Франции – на них летали 1, 2, 3, 5, 8 и 42-я истребительные эскадры. Но к началу Второй мировой войны эти машины уже устарели. Часть «девуатинов» перевели за пределы метрополии (первой их получила в феврале 1938 г. 5-я отдельная группа в Бизерте, Тунис), часть передали в учебные части и резерв. По состоянию на 1 сентября 1939 г. из частей «первой линии» на D.510 летали группы GC I/1, II/1 и I/8, насчитывавшие в общей сложности 60 самолетов. В течение последующих месяцев все они перешли на более современные самолеты – последней была GC II/1, пересевшая на MB.152 в ноябре 1939 г. Одновременно на «девуатинах» сформировали пять эскадрилий и одно отдельное звено (польское) ПВО. Две из них – ERC 571 и 573 – дислоцировались в Северной Африке. В мае 1940 г. их свели в группу GC III/4 (расформирована в августе 1941 г.). Помимо этого, D.510 до конца 1941 г. эксплуатировала группа GC I/6 в Дакаре (Сенегал). Часть D.510 передали морской авиации, где ими вооружили эскадрильи AC3 (в декабре 1939 г.) и AC4 (в мае 1940 г.). Первая из них пошла в бой уже на MB.151, вторая вообще не воевала.

Республиканские ВВС Испании в годы гражданской войны эксплуатировали 2 D.510 и 7 D.500. Китайские D.510C, поступившие на вооружение 41-й и 42-й эскадрилий, в 1938–1939 гг. участвовали в боях с японцами.

Ряд стран приобрели D.510 для испытаний, главным образом для ознакомления с мотор-пушкой: СССР (один D.510R), Великобритания (один D.510A), Япония (два D.510J, испытывавшихся морской авиацией под обозначением AXD). Два D.510TH, заказанных Турцией, в конечном итоге оказались в Испании.

Самолеты семейства D.500/501/510 стали этапными для французской авиации, а в некоторых отношениях определили мировые тенденции развития истребителей. В первую очередь это касалось вооружения пушкой, стреляющей через вал винта. Однако к началу Второй мировой войны они были уже безнадежно устаревшими.



Прототип Луар 21 на катапульте крейсера «Ла Галиссониер», 1938 г.

Поплавковый катапультный истребитель, предназначенный для применения с крупных боевых кораблей. Разработка началась по заданию штаба ВМФ в 1933 г. При создании самолета использован фюзеляж, напоминающий сухопутный истребитель «Луар» 46, но вместо верхнерасположенного крыла типа «чайка» применено обычное нижнерасположенное. Шасси состояло из большого подфюзеляжного поплавка и двух малых подкрыльевых. Прототип, вооруженный 2 7,5-мм пулеметами, совершил первый полет 21 марта 1935 г. Самолет вышел победителем в конкурсе, в котором участвовали также прототипы «Романо» R.90, «Потэз» 453 и «Бернар» H.110, но заказ, выданный в 1937 г., был небольшим – всего 20 серийных самолетов. Первая серийная машина была построена в ноябре 1938 г.

Летно-технические характеристики самолетов «Луар» 210

Двигатель:	
тип	Испано-Сюиза HS 9Vbs
мощность, л.с.	720
Размах крыла, м	11,80
Длина самолета, м	9,52
Высота самолета, м	3,79
Площадь крыла, кв. м	20,31
Масса, кг:	
пустого самолета	1440
взлетная	2150
Максимальная скорость, км/ч:	
у земли	281
на высоте 3000 м	300
Время набора высоты, 3000 м, мин	5'19»
Потолок, м	8000
Дальность полета, км	750

Основная модификация:

«Луар» 210 – 9-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения «Испано-Сюиза» HS 9Vbs (720 л.с.). Вооружение – 4 7,5-мм пулемета «Дарн» в крыле.

Служба и боевое применение

Самолеты поступили на вооружение сформированных в августе 1939 г. эскадрилий гидросамолетов-истребителей НС1 и НС2. Первая из них была приписана к гидроавиатранспорту «Коммандан Тест», самолеты второй предназначались для линкоров. Однако эксплуатация «Луар» 210 сопровождалась несколькими авариями, вызванными недостаточной прочностью крыла. Уже в конце ноября 1939 г. обе АЭ расформировали, а самолеты «Луар» 210 сняли с вооружения.

Разработанный как узкоспециализированный поплавковый истребитель, «Луар» 210 объективно не мог выполнять возложенные на него задачи из-за слишком низких к началу Второй мировой войны летных характеристик.

Новое поколение

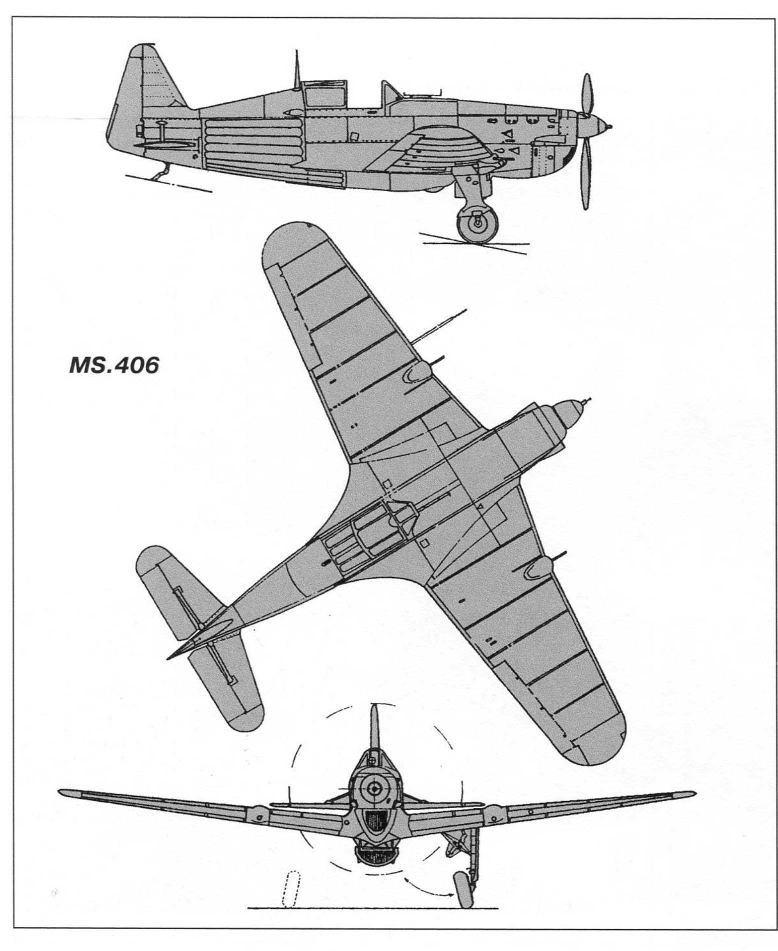
Morane-Saulnier MS.405/406/410/Моран-Солнье MS.405/406/410

Линейка истребителей MS.406 ВВС Франции

Самолет, к началу Второй мировой войны считавшийся стандартным истребителем ВВС Франции, ведет свою родословную с 1934 г., когда был объявлен конкурс на новый одноместный истребитель со скоростью не менее 450 км/ч, вооруженный 1–2 20-мм пушками. В конкурсе участвовали практически все французские авиастроительные фирмы, но до стадии прототипов допустили лишь проекты «Ньюпор-Деляж» и «Моран-Солнье». Самолет последней, получивший обозначение MS.405C1, был спроектирован под руководством М. Готье. Он представлял собой довольно архаичный в технологическом отношении (с ферменной схемой набора фюзеляжа) моноплан с убирающимся шасси и 12-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения HS 12Y, приспособленным под установку пушки в развале цилиндров. Для снижения аэродинамического сопротивления конструкторы применили ряд технических новшеств. В частности, замена воды в системе охлаждения этиленгликолем позволила уменьшить рабочую поверхность радиатора на

Летно-технические характеристики самолета MS.406C1 и машин, созданных на его базе

	MS.406C1	MS.410C1	D-3800	D-3801	D-3802	«Мерко Мораани»
Двигатель:						
тип	HS 12Y-31	HS 12Y-31	HS 12Y-77	HS 12YS-1	HS 12YS-2	М-105П
мощность, л.с.	860	860	860	1000	1260	1100
Размах крыла, м		10,62			10,75	10,62
Длина самолета, м		8,17			9,31	8,38
Высота, м		2,71			3,32	3,34
Площадь крыла, кв. м		17,10			18,30	17,10
Масса, кг:						
пустого самолета	1893	1923	1800	2124	2940	2106
нормальная взлетная	2426	2581	2480	2720	3880	2849
Максимальная скорость, км/ч	486	510	475	535	635	525
Скороподъемность, м/с	13		13,4	16,7	14,3	18
Потолок, м	9850	8500	9800		11600	
Дальность полета, км	1000		1000	1200	650	



Один из предсерийных «Моранов» в полете

50%. Кроме того, радиатор сделали полуубирающимся – при полете на большой скорости он частично втягивался при помощи гидравлического механизма. Такое решение помимо снижения лобового сопротивления благотворно сказалось на управляемости самолета.

Первый прототип MS.405.01 с мотором HS 12Ygrs вышел на испытания 8 августа 1935 г. Машина имела временное неубирающееся шасси, но ко второму полету получила штатное шасси. В январе 1936 г. MS.405.01 передали на официальные испытания в центр CEMA (Centre d'Essai du Materiel Aerienne – Центр испытаний авиационной техники). По их результатам внесли некоторые изменения в конструкцию крыла и подобрали более подходящий воздушный винт. Самолет показал хорошую управляемость, а его летные данные существенно превзошли требования. Максимальная скорость составляла 487 км/ч. Испытания в CEMA продолжались почти полтора года и завершились в мае 1937 г. В следующем месяце прототип представили на авиационной выставке в Брюсселе. 14 июня 1937 г. MS.405.01, пилотируемый Мишелем Детройя, преодолел дистанцию между Брюсселем и Парижем за 44 мин 15 с, показав среднюю скорость 462 км/ч.

20 января 1937 г. начались испытания второго прототипа с мотором HS 12Ycrs и доработанным крылом. Несмотря на его катастрофу 29 июля 1937 г., изделие «Моран-Солнье» признали победителем в конкурсе. Уже в марте 1937 г. был выдан заказ на 15 предсерийных машин, а к концу 1938 г. началась поставка серийных самолетов. Подавляющее большинство истребителей (до 90%) построил завод SNCAS в Буженэ, остальные были выпущены фирмой-разработчиком на предприятии в Пуатье.

Основные модификации:

MS.405C1 – первые 3 предсерийные машины, выпущены с февраля 1938 г.

MS.406C1 предсерийные – 12 самолетов, изготовленных в мае–декабре 1938 г. Использовались для испытаний, комплектовались различными двигателями и не все имели пушки. 9-я и 10-я машины переданы Швейцарии как образцы для лицензионного производства. В некоторых публикациях все 15 предсерийных самолетов обозначаются как MS.405C1.

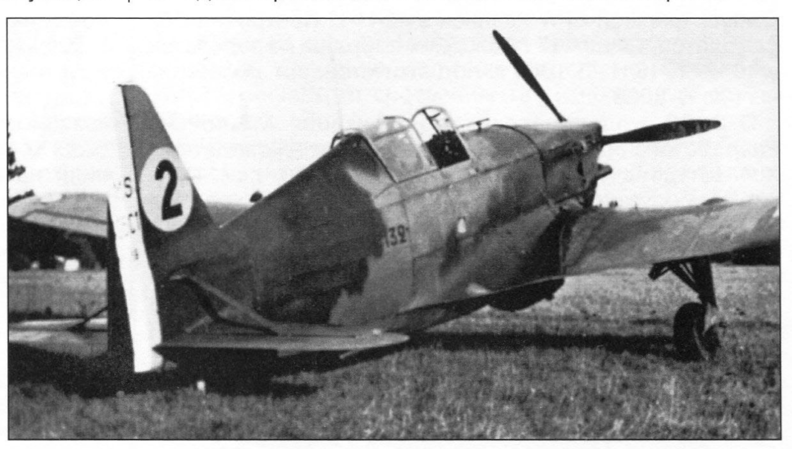
MS.405C1 – основной серийный вариант. Двигатель HS 12Y-31 (860 л.с.). Вооружение – 20-мм пушка HS S9 (устанавливалась на самолетах, выпущенных до марта 1939 г.) или HS 404 (боекомплект 60 снарядов), стреляющая через вал винта, и 2 7,5-мм пулемета MAC 1934 (по 300

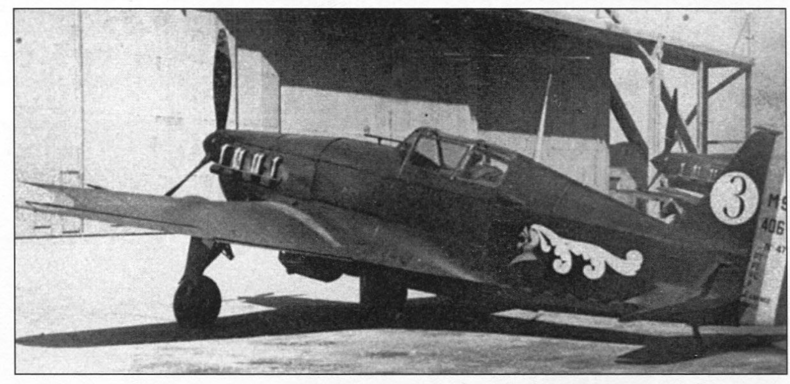
патронов) в крыле. В процессе серийного производства вносились некоторые изменения – так, с октября 1939 г. устанавливалась бронеспинка сиденья пилота, были усилены фюзеляж и оперение. Выпущено 1084 самолета (27 в 1938 г., 932 в 1939 г. и 125 в 1940 г.).

MS.410C1 – применен новый неубираемый радиатор, реактивные выхлопные патрубки двигателей, коллиматорный прицел, а также новые консоли крыла, в которых установлены 4 7,5-мм пулемета (боекомплект по 550 патронов на ствол), увеличен запас топлива. Переделывались из MS.406C1. Планировалось переоборудование 500 машин, изготовлено 150 модификационных комплектов, но переделано лишь 70–75 самолетов (большинство – уже после капитуляции Франции). Не на всех MS.410C1 выполнили полный объем доработок: в частях встречались самолеты с новым вооружением, но старым радиатором, или с увеличенным запасом топлива, но со старым составом вооружения. Другой доработкой, применявшейся как на MS.406C1, так и на MS.410C1, стали подвесные топливные баки емкостью по 148 л, плотно прилегающие к нижней поверхности крыла. Такое решение позволило увеличить дальность полета до 1500 км без ухудшения других летных характеристик. Армэ де л'Эр заказали 100 комплектов таких баков, но в части они попали лишь в 1941 г. – уже в ВВС Виши.

MS.450C1 – модифицированный вариант с улучшенной аэродинамикой, двигателем HS 12Y-51 и увеличенным до 4 количеством пулеметов. Кардинальной переработке подвергся фюзеляж, получивший работающую дюралевую обшивку вместо полотняно-фанерной. Вместо ненадежного выдвижного радиатора применили фиксированный. Самолет разрабатывался в соответствии с требованиями 1937 г. на новый истребитель. Построено 3 прототипа, первый из которых был облетан 14 апреля 1939 г., а второй – в сентябре. MS.450C1 показал неплохие летные данные: максимальная скорость достигала 557 км/ч, а дальность полета – 750 км. Однако как по летным данным, так и по срокам разработки самолет уступил «Девуатину» D.520C1.

Для подготовки пилотов было предусмотрено создание двухместного варианта. Соответствующее задание фирма «Моран-Солнье» получила ещё в 1936 г. В целях экономии на учебном варианте предписывалось применить менее мощную силовую установку. От MS.405 он унаследовал крыло, хвостовое оперение и шасси, а фюзеляж переделали, удлинив кабину для размещения курсанта и инструктора. Фирма предложила два варианта учебной машины. Оба комплектовались звездообразными двигателями воздушного охлаждения «Гном-Рон» – GR 9 мощностью 390 л.с. (на MS.430) либо GR 7K (на MS.433). Однако ни один из этих проектов не был одобрен Министерством авиации, в конечном итоге заказавшим в феврале 1939 г. в США 230 учебных самолетов «Норт Американ» NA-57 (представителей большого семейства «Тексанов»). Но конструкторы «Моран-Солнье» не опустили руки, разработав двухместный вариант MS.435 с более мощной силовой установкой – мотором GR 9Kdrs (550 л.с.). Его прототип был облетан 6 июня 1939 г. Самолет показал хорошую управляемость и неплохие летные данные (максимальная скорость составляла 395 км/ч). Министерство авиации заказало 60 MS.435, но ввиду сосредоточения всех усилий на производстве боевых самолетов, ни один серийный MS.435 так и не был построен.





К началу Второй мировой войны MS 406C1 был основным французским истребителем

Целый ряд модификаций «Морана» создали за рубежом – в Швейцарии (выпускавшей такие самолеты по лицензии) и Финляндии (переделывавшей бывшие французские машины):

D-3800 – вариант для ВВС Швейцарии (французское обозначение MS.406H). Двигатель – HS 12Y-77 (860 л.с.), выпускавшийся по лицензии фирмой «Заурер». Вооружение – 1 20-мм пушка HS 404, 2 7,65-мм пулемета FFK. Поставлено 2 самолета из Франции, ещё 82 собрано по лицензии швейцарской фирмой EFW (80 с сентября 1939 г. по июль 1940 г. и два в 1942 г.).

D-3801 – дальнейшее развитие истребителя для Швейцарии (французское обозначение MS.412). Двигатель HS 12Y-51 (HS 12YS-1) мощностью 1000 л.с. Выпуск фирмой EFW начался в 1941 г. Построено 207 самолетов, из них 17 последних собраны из запчастей в 1947–1948 гг. В 1944 г. под этот стандарт доработаны все D-3800.

D-3802 – швейцарская модификация MS.450C1. Разработана на фирме «Дофлюг» под руководством Х.И. Штудера. Двигатель HS 12YS-2 (1260 л.с.). Прототип вооружен 1 пушкой HS 404 (140 снарядов) и 4 пулеметами FFK (по 480 патронов); на серийных машинах крыльевые пулеметы заменены 2 пушками HS 404 (по 90 снарядов). В 1944–1946 гг. построены один прототип D-3802, 12 серийных D-3802A и один D-3803 (с каплевидным фонарем кабины и двигателем HS 12YS-3 мощностью 1450 л.с.).

«Мёрко Мораани» («Мора-оборотень») – финская модернизация MS.406/410 путем установки трофейных советских двигателей М-105П (1100 л.с.) с винтами ВИШ-61П. При этом в развале цилиндров монтировался советский же 12,7-мм пулемет БС. С августа 1943 г. до конца 1944 г. фирма VL модернизировала 40–41 самолет (по другим данным – лишь 15 машин).

Служба и боевое применение

Во французских ВВС первыми начали получать MS.406C1 ещё в 1938 г. группы GC I/7 и I/6. К сентябрю 1939 г. в строю было 12 групп, вооруженных такими машинами (573 самолета), но к тому времени MS.406C1 во многих отношениях уже не отвечал требованиям времени. Своему главному противнику – Bf 109E – он уступал в скорости и скороподъемности. Слишком малым считался боекомплект пушки, а установленные на большинстве самолетов винты изменяемого шага «Шовьер» были несовершенными. Во время «Странной войны» в боях было потеряно 14 MS.406C1.

К началу германского блицкрига на Западе истребительная авиация Франции находилась в стадии перевооружения более совершенными истребителями D.520 и MB.152, но MS.406C1 оставался весьма распространенным типом – в метрополии на них летало 14 групп, 4 – в Северной Африке, одна – в Ливане. Заказанные Китаем 12 самолетов MS.406 в мае 1940 г. были конфискованы губернатором Индокитая и поступили на вооружение двух колониальных эскадрилий. Также были конфискованы и переданы ВВС Франции 13 самолетов MS.406L, построенных для Литвы. 160 самолетов, заказанных Польшей, также не успели попасть по назначению – на них во время кампании во Франции воевали польские пилоты, сумевшие эвакуироваться на Запад.

В боях мая–июня 1940 г. в полной мере вскрылись недостатки MS.406C1 как истребителя. Попытки же использовать самолет в качестве штурмовика привели к значительным потерям из-за уязвимости двигателя жидкостного охлаждения. В общей сложности в мае–июне 1940 г. «мораны» французских ВВС одержали 189 подтвержденных и 91 предположительную победу. Лучший показатель был у группы GC III/1, записавшей

«Моран» ВВС Финляндии

на свой счет 30 подтвержденных и 4 предположительные победы. Собственные потери составили примерно 450 MS.406C1, из них 150 сбито в воздушных боях, остальные уничтожены на земле либо брошены при отступлении.

В составе ВВС Виши MS.406C1 были достаточно быстро сняты с эксплуатации. Они остались лишь на заморских территориях: в Ливане (группа GC I/7), Индокитае, а также на Мадагаскаре, куда в январе 1941 г. прибыла эскадрилья EC 2/565. Самолеты, находящиеся в Индокитае, в январе 1941 г. приняли участие в конфликте с Сиамом, сбив 4 вражеских самолета и потеряв три своих. Уцелевшие MS.406C1 в этом регионе были списаны по износу в 1944 г. На Мадагаскаре самолеты EC 2/565 в мае 1941 г. пытались противостоять британскому десанту, сумев сбить один самолет ценой потери 4 своих. Группа GC I/7 в мае-июне 1941 г. участвовала в отражении британских налетов на французские аэродромы в Ливане, сбив 2 самолета и одержав ещё две неподтвержденные победы. Около дюжины MS.406C1 были захвачены англичанами. Эта техника послужила основой для формирования в сентябре 1941 г. группы «Эльзас» ВВС Свободной Франции.

Довольно активно использовались «мораны» в ВВС Финляндии. В декабре 1939 г. этой стране было передано 30 MS.406C1. Уже в январе 1940 г. машины прибыли к месту назначения, где ими вооружили группу Llv 28. В боевых действиях она участвовала с 4 февраля, одержав до конца «зимней войны» 16 подтвержденных и 4 предположительных победы. Собственные потери составили один сбитый и 10 поврежденных в боях «моранов», ещё 4 самолета были разбиты в процессе освоения личным составом.

В 1941 г. Финляндия получила 27 трофейных «моранов» из Германии (в т.ч. 11 MS.410C1), а в 1942 г. было приобретено 30 MS.406C1 у режима Виши. Таким образом, общее количество поставленных в Финляндию «моранов» достигло 87. Помимо Llv 28 такие самолеты поступили в разведывательную группу Llv 14. «Мораны» сражались в Южной Карелии, а затем Llv 28 перевели на Крайний Север – там вооруженные пушками самолеты использовались в качестве штурмовиков с целью блокирования Кировской железной дороги. В послевоенный период модернизированные «Мёрко Мораани» служили до 1952 г.

30 самолетов MS.406C1 в начале 1940 г. получила Турция. Эти самолеты прослужили без особых событий до 1943 г., когда были заменены FW 190A.

Болгария в 1942 г. купила у режима Виши 20 MS.406C1. 48 MS.406C1 Германия передала Хорватии, где они использовались для противопартизанских операций. 25 машин получила Италия, но, ввиду плохого технического состояния, так и не смогла ввести их в строй.

В Швейцарии D-3800/3801 после поступления более современных истребителей были переведены на роль штурмовиков, получив направляющие для 6 80-мм НАР. Они эксплуатировались в строевых частях до 1954 г., а до 1959 г. служили как учебные.

MS.406C1 оказался истребителем, посредственным во всех отношениях, тем не менее, он строился в значительном количестве. Его прочная конструкция позволяла установить гораздо более мощный двигатель, что показал опыт швейцарцев, сумевших создать самолет D-3802, но во Франции «Моран» так и не получил такую силовую установку. Если у Bf 109 с 1936 г. по 1939 г. мощность двигателя выросла практически в 1,5 раза, то на MS.406C1 в 1939 г. оставался мотор той же мощности, с которым в 1935 г. летал его прототип.

Caudron CR.714/Кодрон CR.714

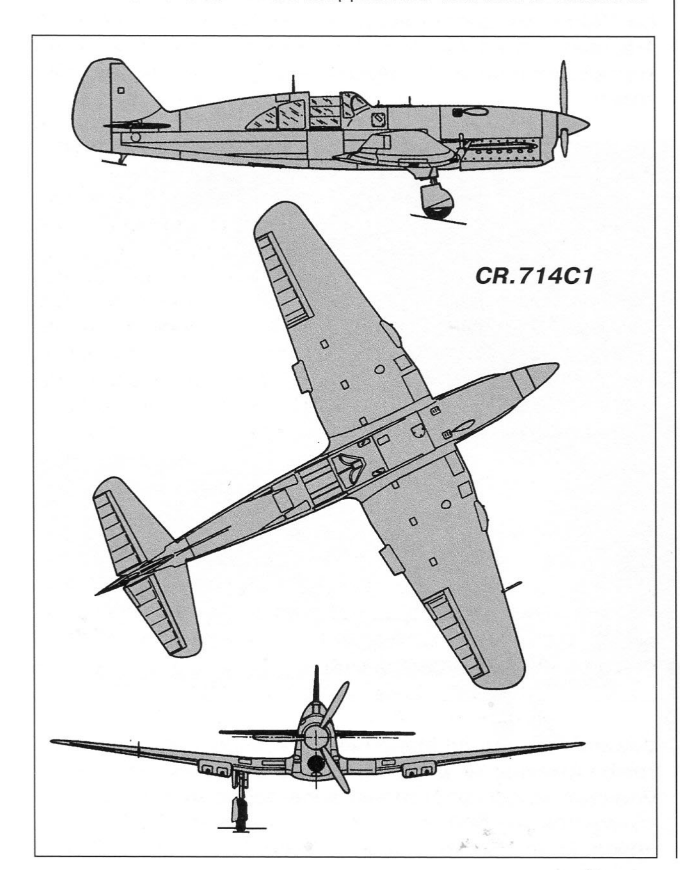
Легкий истребитель Кодрон CR.713 на испытаниях в НИИ ВВС СССР в 1939 г.

Самолет, ставший, пожалуй, наиболее ярким воплощением концепции легкого истребителя, разрабатывался под руководством М. Риффара в рамках объявленного в 1936 г. конкурса. Предполагалась, что изготовленная из недефицитных материалов (древесины) машина станет дополнением к «основному» истребителю, имевшему металлическую конструкцию и нормальные массогабаритные характеристики. Разработка велась на основе учебного самолета C.690, что обусловило высокие темпы работ – прототип C.710

Учебный самолет C.690 стал прообразом для серии легких истребителей фирмы «Кодрон»

впервые поднялся в воздух 10 июля 1936 г. Эта машина комплектовалась 12-цилиндровым мотором «Рено» 12R01 (450 л.с.) и имела неубирающееся шасси. Испытания шли успешно – удалось развить максимальную скорость 460 км/ч, но с самого начала было ясно, что в серию C.710 не пойдет: заказчик поднял требования по максимальной скорости с 450 до 500 км/ч, и для достижения таких параметров следовало сделать шасси убираемым.

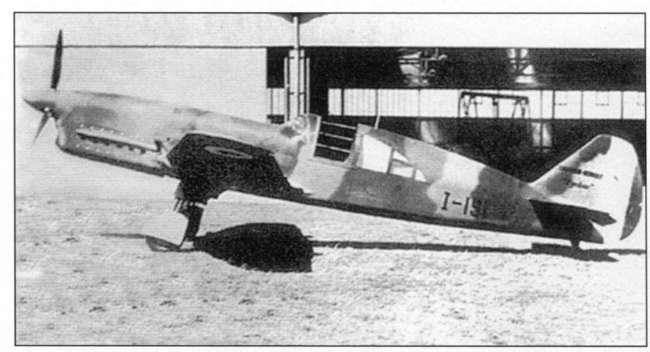
Новый вариант истребителя с убираемым шасси получил обозначение C.713. К концу 1937 г. были готовы два прототипа такого самолета (первый был переоборудован из C.710, второй построили заново). Обе машины вышли на испытания в декабре 1937 г. Испытания C.713 показали необходимость внесения незначительных изменений – доработки капота и изменения очертаний киля. Доработанный вариант получил обозначение C.714. Машина рассматривалась как потенциальная замена истребителей-монопланов с неубирающимся шасси «Девуатин» D.500/501/510 – но для этого предстояло ещё успешно пройти испытания. Прототип C.714 был готов к 6 июля 1938 г., а в середине сентября вышел на летные испытания. Машина смогла развить скорость 480 км/ч на высоте 4500 м. В конце октября самолет перегнали на авиабазу Казо, где приступили к испытанию вооружения. Взамен ранее предполагавшегося вооружения из пары 20-мм пушек применили более легкий вариант – 7,5-мм пулеметы MAC 1934. Фирма «Кодрон» получила заказ на 200 самолетов, впоследствии уменьшенный до 120 машин, но реально изготовила только 62 истребителя, выпуск которых начался летом 1939 г.



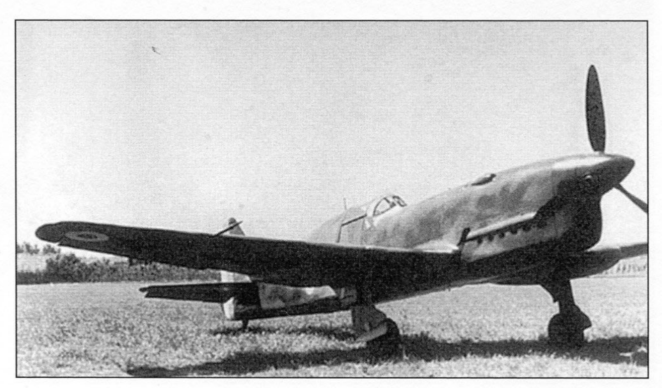
_CR.714C1_

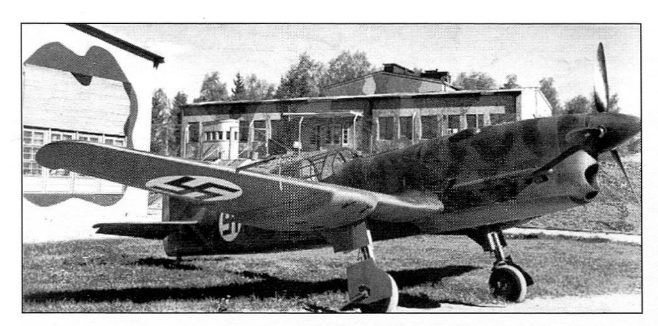
Летно-технические характеристики самолета CR.714C1

Двигатель:	
тип	Рено 12R03
мощность, л.с.	450
Размах крыла, м	8,97
Длина самолета, м	8,63
Высота самолета, м	2,80
Площадь крыла, кв. м	12,50
Масса, кг:	
пустого самолета	1395
взлетная	1880
Максимальная скорость, км/ч	460
Время набора высоты, мин / м	9,66/4000
Дальность полета, км	900
Практический потолок, м	9100



CR.714C1 ВВС Франции





В ВВС Финляндии попало 6 CR.714

Основная модификация:

CR.714C1 – двигатель «Рено» 12R03 (450 л.с.). Вооружение – 4 7,5-мм пулемета MAC 1934 (боекомплект 300 патронов на ствол), установленных попарно в обтекателях под крылом.

Самолеты C.710/714 стали основой для разработки нескольких усовершенствованных вариантов, так и не успевших попасть в серию, или же вообще не покинувших пределы чертежных досок. К последним относится, например, проект C.711, представлявший собой развитие C.710 с удлиненным фюзеляжем. Также остался лишь в проекте истребитель CR.780, разрабатывавшийся на основе C.713 под новый 12-цилиндровый двигатель «Рено» 468 номинальной мощностью 500 л.с. и максимальной – 600 л.с. Его предполагалось снабдить двумя трехлопастными соосными винтами противоположного вращения, а максимальная скорость должна была составить 530 км/ч.

Реально построили два самолета, представлявших собой дальнейшее развитие CR.714C1:

CR.760 – применен 12-цилиндровый двигатель «Дельта» RC-40 (730 л.с.) итальянской фирмы «Изотта-Фраскини». Фюзеляж вместо цельнодеревянной конструкции получил набор из хромомолибденовых труб. Вооружение – 6 7,5-мм пулеметов (боекомплект 500 патронов на ствол); в серии предусматривалась замена пулеметов двумя 20-мм пушками. Прототип впервые поднялся в воздух 6 апреля 1940 г. Он показал прекрасные летные данные: максимальная скорость составляла 570 км/ч, высоту 4000 самолет набирал за 5 мин, а 10 000 м – за 12 мин 30 с. Но в серийное производство ввиду поражения Франции CR.760 не попал. Единственный построенный экземпляр стал германским трофеем.

CR.770 – вариант под 16-цилиндровый двигатель «Рено» 626 (800 л.с.). Попытка первого полета, предпринятая 10 ноября 1939 г., была прервана из-за остановки двигателя. В дальнейшем «Рено» 626 так и не удалось довести до приемлемых кондиций, и конструкторы предложили установить на CR.770 двигатель «Испано-Сюиза» HS 12Y45. Однако реализовать эти задумки так и не успели.

Служба и боевое применение

Единственной боевой частью французских ВВС, летавшей на CR.714C1, стала группа GC I/145, укомплектованная польскими летчиками. Получив первые самолеты в январе 1940 г., группа вступила в бой в мае, действуя в системе ПВО Парижа. Пилоты GC I/145 записали на свой счет 6 сбитых самолетов противника. Собственные боевые потери составили 3 самолета, а небоевые (включая машины, уничтоженные собственным персоналом) – 26. Две машины (последние самолеты CR.714C1, выпущенные заводом) в самом конце боевых действий попали в Ла Рошель, где эксплуатировались в составе местного звена ПВО. Одна из них оказалась единственным самолетом данного типа, получившим опознавательные знаки ВВС Виши. Непродолжительное время он находился в разведывательной группе GAO 501, пока не был поврежден при посадке 20 августа 1940 г.

У немцев трофейные CR.714C1 интереса не вызвали. Известны снимки лишь одного такого самолета с опознавательными знаками люфтваффе – вероятно, он был облетан лишь для ознакомления.

В мае 1940 г. 6 CR.714C1 были поставлены в Финляндию. Самолеты поступили в разведывательную группу LLv 30, но уже в марте 1941 г. ввиду плохого технического состояния полеты на CR.714C1 запретили.

Фирма «Кодрон» во второй половине 30-х гг. наиболее последовательно развивала концепцию легкого истребителя – и именно на примере её изделий, и прежде всего, серийного CR.714C1, со всей наглядностью вскрылись органичные недостатки концепции. На истребителях легкого класса не имелось возможности установить достаточно тяжелое вооружение, применить надлежащие меры защиты (бронеспинку сиденья пилота, протектирование бензобаков). Попытки же устранить эти недостатки неминуемо вели к необходимости установки более мощного мотора и увеличению размеров планера – так что, легкий истребитель трансформировался в самолет «нормального» веса.

Potez P.630/631/Потэз P.630/631

Параллельно с конкурсом на одномоторный истребитель (увенчавшимся принятием на вооружение MS.406) Министерство авиации Франции в 1934 г. выдало задание на проектирование двухмоторного истребителя, способного выполнять три функции: лидера истребителей (трехместный самолет класса C3), с которого по радио руководили бы большой группой одномоторных машин; дневного истребителя-штурмовика и истребителя сопровождения (двухместный C2), а также ночного истребителя (двухместный CN2). Машина должна была развивать скорость не менее 450 км/ч. Вооружить её предполагалось двумя 20-мм пушками и 7,5-мм пулеметом на турели. По маневренности самолет не должен был уступать одномоторным истребителям, поэтому взлетную массу ограничили 3000 кг (правда, позже этот показатель подняли до 3500 кг). Из пяти проектов, представленных на конкурс, до серийного производства довели два, причем «Бреге» Br.69 строился только как штурмовик, и лишь изделие «Потэза» попало в серию в истребительном варианте.

Проектирование двухмоторного истребителя на фирме «Потэз» велось под руководством Луи Королье. Машина представляла собой свободнонесущий моноплан с двухкилевым оперением и убирающимся шасси, отличающийся чистыми аэродинамическими формами. Параллельно велась проработка двух вариан-

«Потэз» Р.631 в полете. Из-за своего силуэта эти самолеты часто путали с немецкими Bf 110

тов, отличающихся силовой установкой – Р.630 под «Испано-Сюиза» HS 14H и Р.631 под «Гном-Рон» GR 14M. Оба двигателя принадлежали к новому поколению малогабаритных 14-цилиндровых моторов воздушного охлаждения. Первый прототип Р.630 с моторами HS 14Hbs (580 л.с.) вышел на испытания 25 августа 1936 г. Впоследствии на нем установили моторы HS 14Ab-02/03, а затем – HS 14Ab-10/11 (725 л.с.)*. В марте 1937 г. начались испытания прототипа Р.631 – на нем стояли моторы GR 14Mars (700 л.с.). Выпуск серийных машин Р.630 начался в феврале 1938 г., а Р.631 – в августе. Общий объем производства самолетов семейства «Потэз» 63 (включая истребители, бомбардировщики, разведчики) составил более 1100 самолетов (данные в различных источниках существенно разнятся), истребителей же – около 300.

Основные модификации:

Р.630С3 – двигатели HS 14Ab-02/03 (на первых 48 машинах) или HS 14Ab-10/11 (725 л.с.). Вооружение – 2 20-мм пушки HS S9 или HS 404 (боекомплект по 60 снарядов) в нижней носовой части фюзеляжа, один 7,5-мм пулемет MAC 1934 на верхней оборонительной установку. На части самолетов вместо одной из пушек устанавливался пулемет MAC 1934. Выпущено 86 единиц (встречаются цифры 82–88 самолетов).

Р.630DC (Р.630Inst) – самолеты Р.630С3, переоборудованные в учебные с двойным управлением.

Р.631С3 – двигатели GR 14M-4/5 (700 л.с.). Вооружение аналогично Р.630С3, но последние серии получили дополнительно 4 пулемета MAC 1934 в подкрыльевых гондолах. Построено 208 самолетов (встречаются цифры 207–215 машин). Самолеты Р.631CN2 практически не отличались от Р.631С3.

Не была завершена постройка прототипа ночного истребителя Р.635CN2, а вариант Р.63.12С3 с американскими двигателями «Пратт энд Уитни» «Твин Уосп Джуниор» построили, но поднимался ли он в воздух – точно не известно.

Дальнейшим развитием семейства двухмоторных истребителей «Потэз» должен был стать трехместный дальний истребитель сопровождения Р.670. Самолет сохранил фюзеляж Р.631, но получил новое крыло уменьшенного до 15,1 м размаха и усовершенствованное шасси (теперь колеса основных стоек полностью убирались в мотогондолы, в то время, как на Р.631 частично выступали наружу). Характерной особенностью самолета было пушечное оборонительное вооружение. Спроектировали два варианта такого истребителя:

Р.670 – двигатели GR 14M-3 (700 л.с.). Вооружение – 3 20-мм пушки HS 404 (2 в носовой части фюзеляжа, 1 на верхней оборонительной установке), 2 7,5-мм пулемета MAC 1934. Прототип Р.670.01 был облетан 30 марта 1939 г. Испытания показали некоторый прирост летных данных по сравнению с Р.631 (в частности, максимальная скорость составила 460 км/ч). Однако

Летно-технические характеристики самолетов Р.630/631

	Р.630С3	Р.631С3
Двигатели:		
тип	Испано-Сюиза HS 14Ab-10/11	Гном-Рон GR 14M-4/5
мощность, л.с.	725	700
Размах крыла, м	16,00	
Длина самолета, м	11,07	
Высота самолета, м	3,61	
Площадь крыла, кв. м	32,70	
Масса, кг:		
пустого самолета	2450	2450
взлетная	3850	3760
Максимальная скорость, км/ч:		
у земли		360
на высоте	448	442
Скороподъемность, м/с	10,3	11,8
Потолок, м	10000	9500
Дальность полета, км	1300	1220

* Двойной индекс двигателей указывает на то, что один из них был левого вращения, а второй – правого. Такое решение применялось на двухмоторных самолетах во избежание вредного влияния реактивного момента. Надо сказать, что французы имели «пунктик» в этом отношении: практически все их современные двухмоторные самолеты имели подобные «зеркальные» силовые установки. В теории это выглядело весьма привлекательно, но на практике невзаимозаменяемость двигателей оказалась крайне неудачным решением. В боевых условиях случались ситуации, когда, например, эскадрилья «потэзов» оказывалась прикованной к земле из-за того, что шесть её самолетов не имели ни одного исправного правого двигателя – при полностью рабочих левых моторах! В других странах проблему компенсации реактивного момента решали гораздо проще – устанавливая киль под соответствующим углом к продольной плоскости самолета или применяя соответствующую регулировку триммеров руля направления и элеронов.

этот прирост был признан недостаточным чтобы оправдать внедрение нового самолета в производство.

P.671 – двигатели HS 14Ac (800 л.с.). Вооружение аналогично P.670. Прототип испытывался с июля 1939 г. Максимальная скорость достигала 500 км/ч, неплохой была и дальность – 2000 км. Как следствие, ВВС заказали 40 серийных машин в двухместной конфигурации, но до поражения Франции ни один самолет так и не построили.

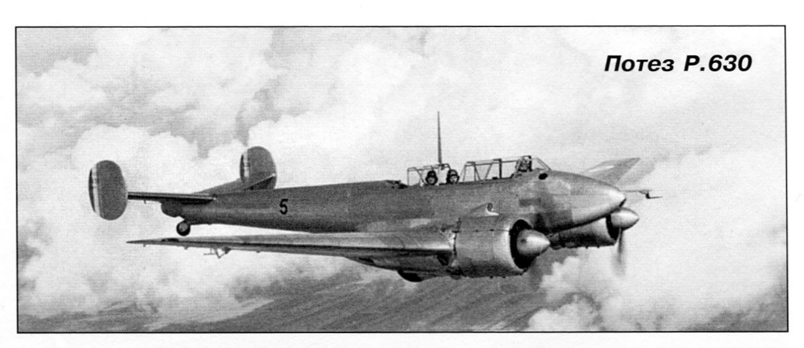
Служба и боевое применение

В ВВС Франции двухмоторными истребителями «Потэз» предполагалось вооружить звенья лидеров одномоторных истребителей (по 6 машин), включив их в состав истребительных эскадр. Также ими комплектовались эскадрильи ночных истребителей (ECN) и многоместных дневных истребителей (ECM). Самолеты P.630 не пользовались особой популярностью ввиду ненадежности двигателей – в строевых частях они считались временным вооружением, и по мере поставок P.631 их передавали в школы. По состоянию на 1 сентября 1939 г. в частях первой линии насчитывалось 65 P.630 и 117 P.631.

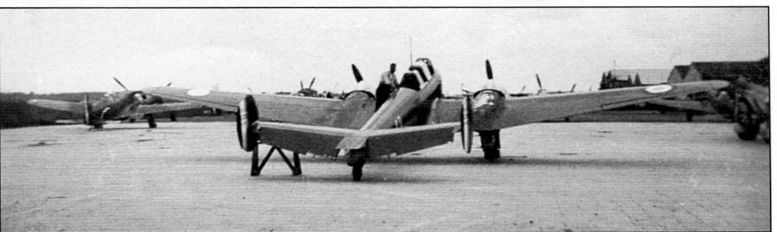
С началом войны самолеты P.630 и P.631 эскадрильи ECM 1/16 применялись для патрулирования линии фронта с тем, чтобы при обнаружении самолетов противника наводить на них истребители. Этому способствовала продолжительность полета «потэзов», существенно превосходившая таковую у одномоторных истребителей. Правда, при этом вскрылась одна неприятная особенность – силуэт «потэза» очень уж напоминал силуэт немецкого Bf 110, из-за чего P.630 и P.631 иногда подвергались атакам французских и английских истребителей. Идея же применения «потэзов» в качестве лидеров истребителей оказалась неудачной, и в феврале 1940 г. звенья таких самолетов в истребительных эскадрах расформировали.

Из пяти АЭ ночных истребителей (ECN 1/13 – ECN 5/13) четыре прикрывали район Парижа, а пятая – Лион. На самолетах P.631CN2 отсутствовало какое-либо оборудование для обнаружения целей ночью, и за всю войну не было зафиксировано ни одного успешного ночного перехвата.

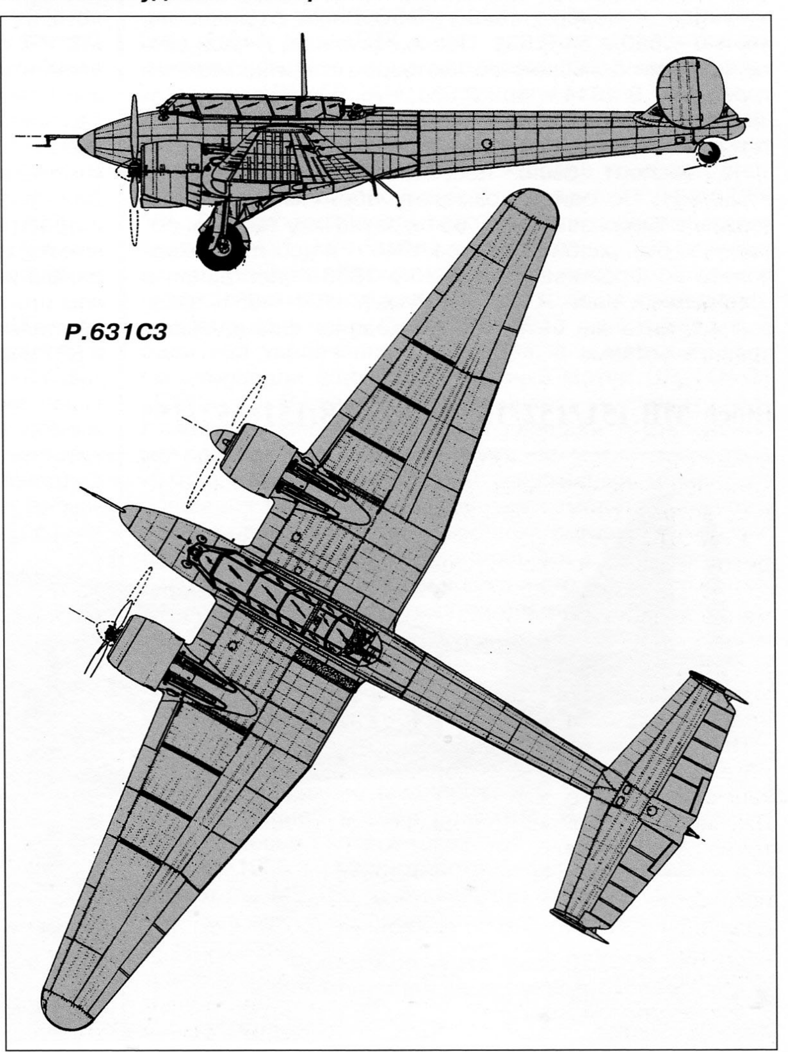
В январе–апреле 1940 г. самолеты P.631C3 получили АЭ морской авиации AC1 и AC2. Сведенные во флотилию F1C, они дислоцировались в Кале и воевали на «потэзах» с 10 по 21 мая 1940 г., добившись 12 воздушных побед и потеряв 8 своих самолетов. В общей сложности за май–июнь 1940 г. экипажи французских «потэзов» записали на свой счет 17 сбитых вражеских самолетов.



Потез P.630



Истребители P.630 не нашли большого распространения из-за своих неудачных моторов HS 14A



P.631C3

Истребитель Р.631 ВВС Франции

После капитуляции в распоряжении ВВС Виши осталось 32 Р.630 и 112 Р.631 (не считая нескольких самолетов в колониях). Из строевых частей эти самолеты остались лишь в двух АЭ ночных истребителей – ECN 1/3 и 3/13. Последняя с июня 1941 г. дислоцировалась в Тунисе. К ноябрю 1942 г. ВВС Виши располагали лишь 6 Р.630 и 64 Р.631. После оккупации южной части Франции большинство «потэзов» стали немецкими трофеями. В 1944 г. три Р.631, отбитых у немцев, вошли в состав разведывательной группы GR III/33. Затем их передали в одну из авиашкол, списав в 1946 г.

На экспорт было поставлено очень немного Р.630/631. По одному самолету обеих модификаций заказала Югославия, но Р.631 к заказчику так и не попал – он был разбит в январе 1940 г. в испытательном полете во Франции. Два Р.630 в 1938 г. поставили в Швейцарию, один Р.631 – в Румынию. 4 Р.631, заказанных Китаем, были конфискованы французским правительством.

Истребители «Потэз» Р.630/631 можно признать примерным аналогом немецких «церштереров» Bf 110. Даже внешне были весьма похожи, из-за чего «потэзы» часто подвергались ошибочным обстрелам с земли или атакам французских и английских истребителей. После одного из таких инцидентов, когда 21 мая 1940 г. три МВ.152 сбили Р.631 из ECN 3/13 на «потэзы» нанесли элементы быстрой идентификации – белые полосы на фюзеляже слева и справа от опознавательных знаков. Самолеты Р.630/631 и Bf 110 были примерно равны по вооружению, но Bf 110C (и более поздние модификации) комплектовались гораздо более мощными двигателями. Да и французская концепция применения двухмоторных истребителей существенно отличалась от германской: вместо концентрации таких самолетов, она предусматривала их рассредоточение по мелким частям. В конечном итоге, французская концепция показала свою несостоятельность. Неудачным оказался и опыт применения Р.631 в качестве ночных истребителей.

Bloch MB.151/152/155/Блох МВ.151/152/155

«Блох» МВ.152 смог стать пригодной для боевого применения машиной лишь после долгой доводки

Летно-технические характеристики самолетов MB.151/152/155

	MB.151C1	MB.152C1	MB.152C1	MB.155C1
Двигатель:				
тип	Гном-Рон GR 14N-35	Гном-Рон GR 14N-25	Гном-Рон GR 14N-49	
мощность, л.с.	1030	1100	1180	
Размах крыла, м	10,54			
Длина самолета, м		9,1		9,05
Высота самолета, м	3,90			
Площадь крыла, кв. м	17,32			
Масса, кг:				
пустого самолета	2073	2103	2158	2140
взлетная	2522	2693	2746	
максимальная взлетная	2800	2800	2800	2900
Максимальная скорость, км/ч	480	482	509	520
Время набора высоты, мин:				
2000 м		3,4		
4000 м	7,6	6,1	6,2	6,9
8000 м	17,7	14,3	16,0	
Дальность полета, км	640	580	540	750
Практический потолок, м	10 000			

Одномоторный цельнометаллический моноплан с низкорасположенным крылом и убирающимся шасси разрабатывался в инициативном порядке с 1935 г. под руководством Мориса Русселя. Самолет под обозначением MB.150 должен был получить 14-цилиндровый мотор воздушного охлаждения «Гном-Рон» GR 14Kfs (930 л.с.) и мощное вооружение из 2 20-мм пушек и 2 7,5-мм пулеметов. Характерной чертой проекта стала установка двигателя под углом 2,5° влево от продольной оси – ещё один «типично французский» способ борьбы с реактивным моментом винта. Проектирование велось достаточно быстро, и уже осенью 1935 г. началась постройка прототипа. Но 18 ноября Министерство авиации внесло изменения в техзадание, и проект пришлось переделывать.

Первый полет MB.150.01 был назначен на 17 июля 1936 г. Увы, все завершилось громким скандалом и компрометацией фирмы: прототип выполнил несколько пробежек, но подняться в воздух так и не смог! Главной причиной были слишком короткие стойки шасси, обеспечивавшие лишь минимальный просвет между плоскостью вращения винта и поверхностью ВПП – при любой попытке оторвать хвост винт рисковал ударить о бетонку. В итоге, самолет убрали с глаз долой в ангар.

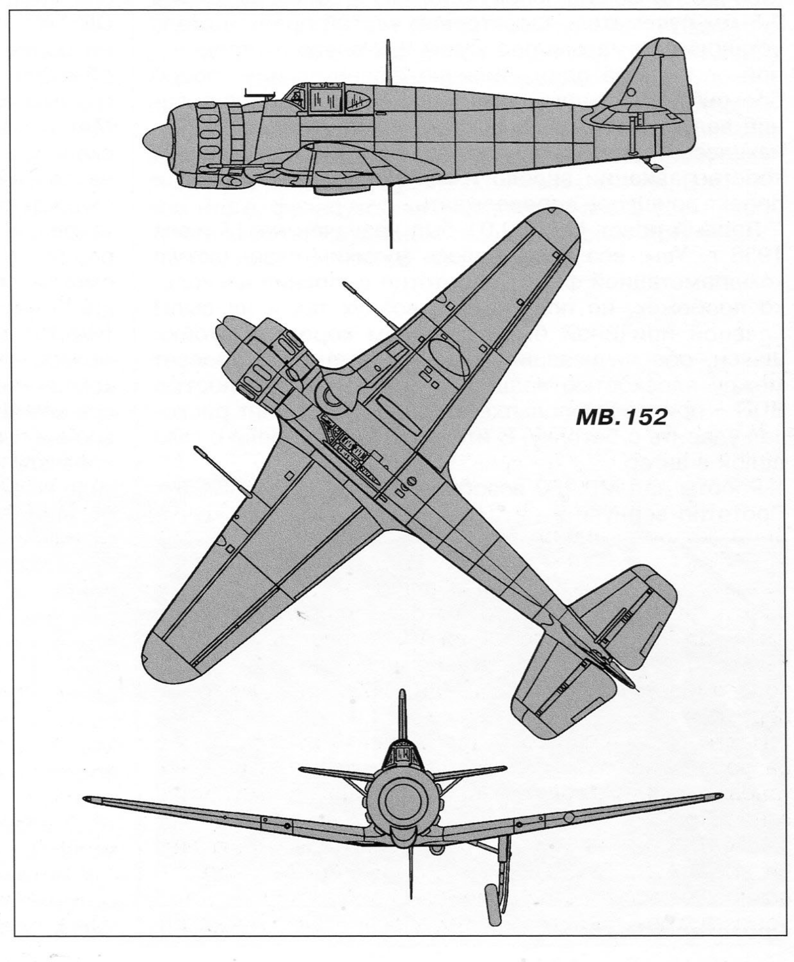
Работы над MB.150 возобновились в начале 1937 г. Прототип вернули в цех, где на нем заменили крыло (увеличив его размах с 10,0 до 10,13 м) и шасси, применив вместо оригинальной разработки «Блох» изделие специализированной фирмы «Месье». Доработанный самолет удалось-таки поднять в воздух – произошло это 4 мая 1937 г. Но на этом доработки не закончились. Вскоре на прототипе, получившем обозначение MB.150.01M, установили новый двигатель GR 14N-07 (890 л.с.) – менее мощный, чем GR 14Kfs, но более надежный. В такой конфигурации самолет облетали 29 августа 1937 г., и после короткой программы заводских испытаний отправили в центр CEMA. В ходе тестов самолет показал максимальную скорость 434 км/ч – явно недостаточно для принятия на вооружение. Кроме того, вскрылись проблемы с охлаждением двигателя. В конце года на самолет установили двигатель GR 14N-01 (940 л.с.) и масляный радиатор увеличенных размеров, а в марте 1938 г. смонтировали ещё более мощный мотор GR 14N-21 (1030 л.с.). В связи с этим пришлось установить вертикальное оперение большей площади – отклонение мотора от продольной оси уже не могло полностью компенсировать возросший реактивный момент от вращения винта. Летные данные самолета оказались вполне приемлемыми, но военные интереса к машине поначалу не проявляли – во Франции в то время бытовало мнение, что моторы воздушного охлаждения с их большими «лбами» не годятся для истребителей – оптимальными считались V-образные двигатели жидкостного охлаждения. Но изделие «Блоха» спасло обострение международной обстановки в 1938 г., вызванное аншлюсом Австрии и Судетским кризисом. Французская промышленность могла предложить ВВС лишь MS.406, серийное производство которого разворачивалось крайне медленно, и D.520, находящийся ещё на ранней стадии развития. В такой ситуации MB.150 весьма кстати «оказался под рукой». В начале апреля 1938 г. Министерство авиации заказало три прототипа MB.150, а буквально несколько дней спустя, 7 апреля, – 25 предсерийных и 450 серийных самолетов.

К моменту выдачи заказа ещё не было ясно, какими моторами будут комплектоваться серийные машины. Рассматривались три варианта – GR 14N, HS 14Aa и

Прототип MB.150

MB.152 ВВС Франции на полевом аэродроме

импортный американский «Твин Уосп». В конечном итоге выбор сделали в пользу «Гном-Рона», но проработку вариантов с альтернативными силовыми установками продолжили. Поскольку исходный MB.150 оказался совершенно неприспособленным к массовому производству, его конструкция была радикально переработана. Помимо чисто технологических изменений, применили новое крыло иного профиля и увеличенного размаха. Прототип самолета, теперь обозначавшегося MB.151C1, был облетан 18 августа 1938 г. На машине стоял двигатель GR 14N-11 (920 л.с.). Испытания вскрыли ряд недостатков, и прежде всего недобор летных данных (скорость недотягивала до требуемых 480 км/ч). Самолет был неустойчивым, а мотор, несмотря на применение нового капота, перегревался. Несмотря на это, в декабре 1938 – январе 1939 г. прототип прошел испытания в центре CEMA. Параллельно велась и разработка более совершенного варианта MB.152 (MB.151 теперь рассматривался как переходный вариант, но от запуска его в серию Министерство авиации не отказывалось). Прототип MB.152.01 вышел на испытания почти одновременно с MB.151.01 – в сентябре 1938 г. На самолете установили мотор GR 14N-21, с которым он развил вполне приличную скорость в 520 км/ч. В январе следующего года движок заменили на более мощный GR 14N-25, но результат оказался плачевным – из-за проблем с перегревом двигателя прототипу



Истребителей MB.155 успели выпустить не более трех десятков

теперь не удавалось разогнаться выше 470 км/ч! В результате вместо предполагаемых 300 MB.151/152, которые следовало поставить к 1 апреля 1939 г., Армэ де л'Эр к указанному сроку получили единственный MB.151C1... Выпуск MB.151/152 удалось начать лишь весной 1939 г., да и велся он поначалу крайне низким темпом – к середине мая было готово 22 самолета обеих модификаций, но ВВС приняли лишь 9 из них (да и те были признаны непригодными для боевого применения из-за дефектов стабилизатора). Серийное производство осуществляло государственное объединение SNCASO (поглотившее фирму «Марсель Блох») на заводах в Курбевуайе, Шатеру-Деоле и Бордо-Мериньяке. Поставки начались в марте 1939 г., а общий объем производства составил около 660 единиц.

Основные модификации:

MB.151C1 – двигатель GR 14N-35 (1030 л.с.). Вооружение – 2 20-мм пушки HS 404 (боекомплект 60 снарядов на ствол) и 2 7,5-мм пулемета MAC 1934 (500 патронов на ствол) в крыле. Часть самолетов из-за нехватки пушек получили вооружение из 4 7,5-мм пулеметов (приоритетом в поставке пушек пользовался более мощный MB.152C1). Построено 144 (по другим данным, 140) самолета.

MB.152C1 – двигатель GR 14N-25 (1100 л.с.) или GR 14N-49 (1180 л.с.). Вооружение аналогично MB.151C1. Построено 482 (по другим данным, 474) самолета.

MB.155C1 – доработана аэродинамика фюзеляжа, модифицированы капот и моторама, на 60 л увеличен запас топлива. В козырьке фонаря кабины пилота применено бронестекло. Двигатель GR 14N-49 (1180 л.с.). Вооружение аналогично MB.151C1. Прототип MB.155.01 облетан 3 декабря 1939 г. Первый серийный экземпляр выпустили 3 апреля 1940 г., но две следующие машины были готовы лишь в середине июня. До 18 июня изготовили 10 самолетов, из них 2 были уничтожены вследствие немецкой штурмовки заводского аэродрома. Ещё 19 MB.155C1 собрали после перемирия.

Несколько вариантов истребителя «Марсель Блох», разрабатывавшихся под альтернативные силовые установки, в серию так и не попали. К ним, в частности, относились:

MB.153C1 – 14-цилиндровый двигатель «Пратт энд Уитни» R-1830-S1C3G (1200 л.с.). На нем (единственном из всех самолетов семейства) отказались от установки мотора под углом к продольной оси. Прототип был облетан 8 апреля 1939 г. Испытания показали, что летные данные машины принципиально не отличаются от MB.152 с отечественным мотором. Кроме того, было признано более рациональным использовать импортные двигатели в качестве запасных для самолетов, поставляемых из США. Поэтому MB.153C1 в серию не попал.

MB.154C1 – 9-цилиндровый мотор «Райт» R-1820-G205A (1200 л.с.), снабженный двухскоростным нагнетателем. Прототип переоборудовался из серийного MB.152, но из-за задержек с поставкой двигателя так и не был достроен.

MB.156C1 – проект, представляющий собой адаптацию планера MB.152C1 под новый 14-цилиндровый мотор GR 14R расчетной мощностью 1700 л.с. Проектирование велось под руководством Р. Серванти. Реально не строился из-за несоответствия планера резко возросшей мощности силовой установки.

MB.157C1 – вариант глубокой модернизации под мотор GR 14R. Имел фюзеляж MB.155C1, а также новые крыло и хвостовое оперение. Вооружение аналогично MB.152. Прототип завершили постройкой к концу мая 1940 г., но ввиду обострения ситуации на фронте испытания его так и не удалось провести – MB.157.01, укомплектованный мотором GR 14R-4 (1580 л.с.) эвакуировали в глубь страны. Испытания его начались лишь в марте 1942 г. В январе 1943 г. MB.157.01 испытывали специалисты люфтваффе, но серийно машина не строилась.

Служба и боевое применение

К началу Второй мировой войны ВВС Франции не располагали ни одной боевой частью, вооруженной MB.151/152. Лишь в конце сентября 1939 г. группа GC I/1 завершила перевооружение на MB.152C1, а MB.151C1 получили несколько эскадрилий ПВО, в декабре 1939 г. сведенных в группы GC II/10 и GC III/10. Участие «блохов» в «Странной войне» было весьма ограниченным. К 10 мая 1940 г. ВВС Франции получили более 500 MB.151/152. На них летали 7 истребительных групп, четыре из которых были сосредоточены в районе Парижа; кроме того, MB.151 осваивали флотские эскадрильи AC2 и AC3.

В мае-июне 1940 г. «блохи» прикрывали контратаки и отходы французских войск, обеспечивали ПВО Парижа и объектов в долине Сены. В течение шести недель было потеряно или брошено на аэродромах около 270 MB.151/152. В свою очередь, пилоты «блохов» записали на свой счет 206 подтвержденных и 47 вероятных побед.

В составе ВВС Виши сохранили 6 групп MB.151/152 (также в них эксплуатировалось небольшое количество MB.155) – по два в 1, 8 и 9-й эскадрах. Большинство MB.155C1 сосредоточили в группе GC I/8. Все части, вооруженные «блохами», находились на территории Франции. Летом 1942 г. GC I/1 и II/1 были перевооружены D.520. 20 MB.152 были поставлены Румынии (в обмен на нефть), где использовались в качестве учебных.

Небольшое количество MB.151 и MB.152 было захвачено в ходе кампании 1940 г. В боевых частях они не применялись, лишь единичные экземпляры служили в запасных отрядах (Erganzungstaffel) истребительных эскадр JG 26 и JG 51. Вследствие занятия вер-

махтом в ноябре 1942 г. неоккупированной части Франции немецкими трофеями стали 173 самолета MB.151/152/155. 83 из них (главным образом, MB.152 и некоторое количество MB.155) признали пригодными для дальнейшего использования. Эти машины передали в учебную истребительную эскадру JG 103 и истребительную инструкторскую группу Jagdlehrer-Uberprufungsgruppe, дислоцировавшуюся в Орлеане. Большинство самолетов уже к середине 1944 г. были выведены из эксплуатации.

Греция заказала 25 самолетов MB.151, но до поражения Франции успела получить лишь 9. К моменту нападения Италии 28 октября 1940 г. в строю находилось 6 самолетов, но сведения об их боевом применении довольно скупы.

Самолет MB.152 мог бы стать неплохим истребителем, получи он более мощный мотор и совершенное вооружение (пушки с ленточным боепитанием вместо барабанного*). В том же виде, в каком он был принят на вооружение, MB.152 уступал Bf 109E в скорости и скороподъемности. Недостаточной была дальность – это сделало невозможным эвакуацию «блохов» в Северную Африку в июне 1940 г. В то же время, самолет отличался неплохой маневренностью, стойкостью конструкции к боевым повреждениям, прекрасными пилотажными характеристиками и простотой в обслуживании. А вот управлять машиной пилоту было довольно непросто – летчики даже прозвали его «avion a quatre mains» (самолет для четырех рук). В крутом пикировании он имел тенденцию к постепенному занятию почти вертикального положения; поэтому пилот должен был одновременно крепко держать ручку правой рукой, левой управлять сектором газа, подбирать шаг винта, чтобы не превысить максимально допустимые обороты и в то же время вращать штурвальчик регулировки триммера хвостового оперения.

Dewoitine D.520/Девуатин D.520

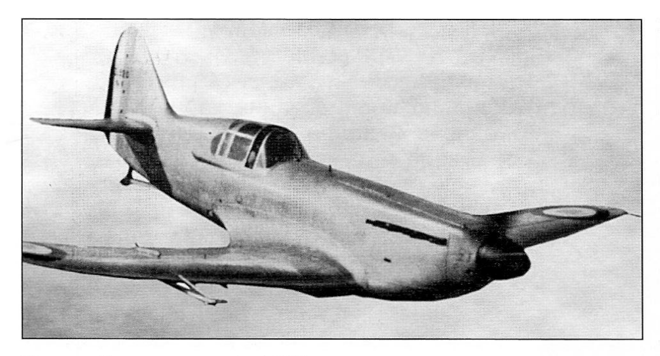
Девуатин D.520 в составе итальянских ВВС

Создав в начале 30-х гг. удачное семейство истребителей D.500/501/510, Эмиль Девуатин имел все основания рассчитывать на победу в новом конкурсе, объявленном Министерством авиации Франции в 1934 г. Однако представленный на конкурс самолет D.513, представлявший собой дальнейшее указанного семейства, вчистую проиграл соревнование конкуренту – MS.405. Из поражения были сделаны соответствующие выводы, и Эмиль Девуатин совместно с Робертом Костелло и Жаком Энратом в июне 1936 г. приступил к разработке нового истребителя с существенно лучшими летными характеристиками. Как оказалось, как раз вовремя – ВВС Франции под влиянием первых результатов испытаний «Харрикейна» и «Спитфайра» объявили новый конкурс на истребитель, способный развивать скорость не менее 500 км/ч.

Самолет, получивший обозначение D.520, получил совершенно новое крыло уменьшенного размаха и площади, на передней кромке которого разместили автоматические щелевые предкрылки «Хендли-Пейдж». Фюзеляж оставался в целом подобным D.513, а в качестве силовой установки предлагался применить мотор «Испано-Сюиза» HS 12Y-21 (900 л.с.), радиаторы которого предполагалось разместить в толще крыла.

Однако ввиду отсутствия государственного финансирования (основные средства выделялись на серий-

* Крыло, приспособленное под установку в каждой консоли пушки HS 404 с ленточным питанием (боекомплект 120 снарядов) и двух 7,5-мм пулеметов было разработано в конструкторском бюро SNCASO, но так и не было изготовлено



Первый прототип D.520

ное производство MS.406) работы по D.520 велись медленно. Деревянный макет D.520 был принят комиссией Министерства авиации лишь 27 июня 1938 г. К тому времени уже велась постройка первого прототипа – D.520.01. Оборудованный двигателем HS 12Y-21 он впервые поднялся в воздух 2 октября 1938 г. Скорость оказалась гораздо ниже ожидаемой – всего 480 км/ч. 28 ноября, во время шестого испытательного полета, летчик испытатель М. Доре забыл выпустить шасси на посадке, повредив самолет. К счастью, повреждения оказались незначительными, и машину быстро отремонтировали, установив новый мотор HS 12Y-29 с трехлопастным металлическим винтом вместо двухлопастного деревянного и переделав систему охлаждения (вместо оказавшихся неэффективными радиаторов в крыле установили обычный подфюзеляжный радиатор). Изменения благотворно сказались на летных качествах – 13 января 1939 г. самолет показал максимальную скорость 520 км/ч. Две недели спустя, 28 января, был облетан второй прототип D.520.02. На этой машине отказались от предкрылков, переделали киль и руль направления, установили отдельный воздухозаборник для карбюратора, усовершенствовали амортизацию шасси, а кабину пилота сместили немного назад. На втором прототипе опробовали и вооружение, состоящее из 20-мм моторпушки и двух 7,5-мм пулеметов в подкрыльевых гондолах. В феврале–марте 1939 г. первые прототипы

Летно-технические характеристики самолета D.520C1

Двигатель:	
тип	Испано-Сюиза HS 12Y-45
мощность, л.с.	930
Размах крыла, м	10,20
Длина самолета, м	8,70
Высота самолета, м	2,57
Площадь крыла, кв. м	16,00
Масса, кг:	
пустого самолета	2075
взлетная	2760
Максимальная скорость, км/ч:	
у земли	425
на высоте 5500 м	535
Время набора высоты, мин:	
4000 м	5'49''
6000 м	8'39''
Потолок, м	10 250
Дальность полета, км	890

прошли цикл испытаний в СЕМА, а 5 мая 1939 г. впервые поднялся в воздух D.520.03. На нем применили двигатель HS 12Y-31 с компрессором «Шидловски-Паниоль», а хвостовой костыль заменили колесом. Скорость D.520.03 удалось довести до 535 км/ч.

7 апреля 1939 г. был выдан заказ на первую партию из 200 новых истребителей (со сроком поставки к декабрю 1939 г.), а 5 июня заказали ещё 600 самолетов (правда, вскоре его пришлось урезать до 510 машин). Однако ввиду проблем с доводкой ещё «сырого» двигателя HS 12Y-45 первый серийный самолет удалось поднять в воздух лишь 2 ноября 1939 г., а до конца года ВВС приняли только 19 машин. До 25 июня выпустили 437 самолетов, из них 351 передали в строевые части Армэ де л'Эр и 52 – в морскую авиацию. Общий объем выпуска, включая поставки для ВВС Виши и люфтваффе, но без учета прототипов, составил 905 самолетов.

Основные модификации:

D.520C1 – единственный вариант, строившийся серийно. Носовая часть фюзеляжа по сравнению с прототипами удлинена. Двигатель HS 12Y-45 (910 л.с.) с компрессором «Шидловски-Паниоль» S39-Н3. Вооружение – 1 20-мм мотор-пушка HS 404 (боекомплект 60 снарядов), 4 7,5-мм крыльевых пулемета MAC 1934 (по 675 патронов). Выпускался до конца июня 1940 г., затем производство возобновлено (с разрешения Германии) в августе 1941 г. и продолжалось для нужд ВВС Виши, а затем люфтваффе до июня 1944 г. С мая 1942 г. устанавливался двигатель HS 12Y-49 (950 л.с.) с модифицированным компрессором и улучшенными высотными характеристиками.

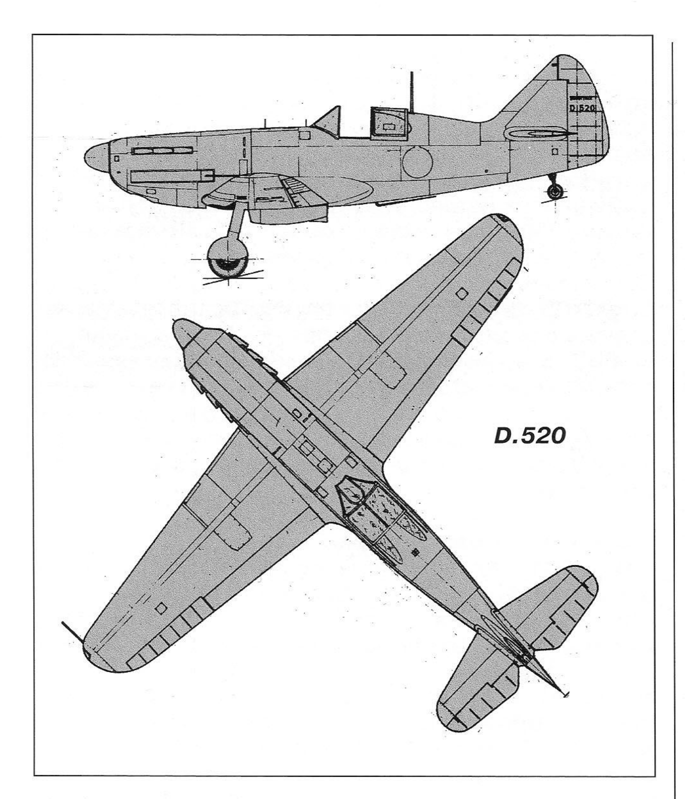
D.520DC – двухместный учебный вариант. В 1945-1946 гг. переоборудован 21 самолет.

Целый ряд модификаций, представлявших собой адаптации планера D.520 под альтернативные силовые установки либо дальнейшее развитие самолета не попали в серийное производство. К ним относились:

D.521 – вариант с английским мотором «Роллс-Ройс» «Мерлин» (1030 л.с.). Поскольку этот двигатель не был приспособлен к установке пушки в развале цилиндров, на нем вооружение из 2 20-мм пушек установили в крыле. Прототип был облетан 9 февраля 1940 г., показав прирост скорости, но снижение продольной устойчивости, вызванное установкой более тяжелого мотора.

D.522 – это обозначение применялось для двух проектов, ни один из которых не был воплощен в металл: самолета с мотором HS 12Y-31 и компрессором «Испано-Сюиза» (первоначально предполагалось перейти выпуск этого варианта с 526-го серийного самолета) и истребителя с американским мотором «Аллисон» V-1710-C15 (1040 л.с.) и вооружением в крыле (рассматривалась возможность заказа таких самолетов на одном из американских предприятий).

D.523 – вариант с двигателем HS 12Y-51 (1000 л.с.) и компрессором «Шидловски-Паниоль». Прототип, переоборудованный из серийного D.520, впервые поднялся в воздух 9 мая 1940 г. Самолет показал максимальную скорость 570 км/ч. Предполагалось в таком варианте выпустить 150 самолетов (с 601-го по 750-й), но ввиду поражения Франции план так и не реали-



зовали. Прототип D.523 в августе 1941 г. обратно привели к стандарту серийных D.520.

D.524 – вариант с мотором HS 12Y-89 (HS 12Z) мощностью 1200 л.с. Согласно проекту максимальная скорость должна была достигать 616 км/ч. Прототип переоборудовали из серийного D.520, но из-за капитуляции так и не испытали в полете.

D.525 – аналог D.523, но с компрессором «Испано-Сюиза». Предполагалось в таком исполнении выпускать самолеты начиная с 751-го экземпляра, но реально ни одна машина не была построена.

D.550 – облегченный невооруженный рекордный самолет с уменьшенным размахом крыла. Облетан 23 июня 1939 г. с мотором HS 12Ycrs. После замены мотора на HS 12Y-51 (1000 л.с.) в ноябре 1939 г. самолет смог развить скорость 702 км/ч. Доработки машины продолжались до мая 1940 г. (в частности, установлены два радиатора под крылом). Находившийся на хранении в ангаре самолет был уничтожен в ходе одного из налетов союзников в 1944 г.

D.551 – серийный вариант D.550, рассматривавшийся в качестве замены для D.520. Двигатель HS 12Y-51. Вооружение – 5 7,5-мм пулеметов, в т.ч. 4 в крыле и 1 в развале цилиндров двигателя (от пушки отказались с целью экономии веса). Построено два прототипа, в декабре 1939 г. заказано 10 предсерийных самолетов. К моменту капитуляции Франции на сборке находилось три машины. В августе 1940 г. немцы разрешили достроить две из них в невооруженном «спортивном» варианте D.560, но в январе 1941 г. это разрешение отменили.

D.552 – низковысотный вариант D.551 (без компрессора). Усилено бронирование кабины пилота, в крыле установлено 2 дополнительных пулемета. Ко времени поражения Франции на сборке находилось 15 машин, ни одна из которых в итоге достроена не была.

D.553 и **D.554** – проект высотных разведчиков на базе D.551 с увеличенным размахом крыла и четырьмя аэрофотоаппаратами (D.553 – вооруженный, D.554 – невооруженный).

D.600 – проект самолета на базе D.551, разработанный в 1941 г. для выпуска в Испании – на тамошнем предприятии «Испано-Сюиза» (отсюда другое обозначение – HS 50). Все ограничилось постройкой в 1942 г. макета – испанцы отдали предпочтение лицензионному выпуску Bf 109.

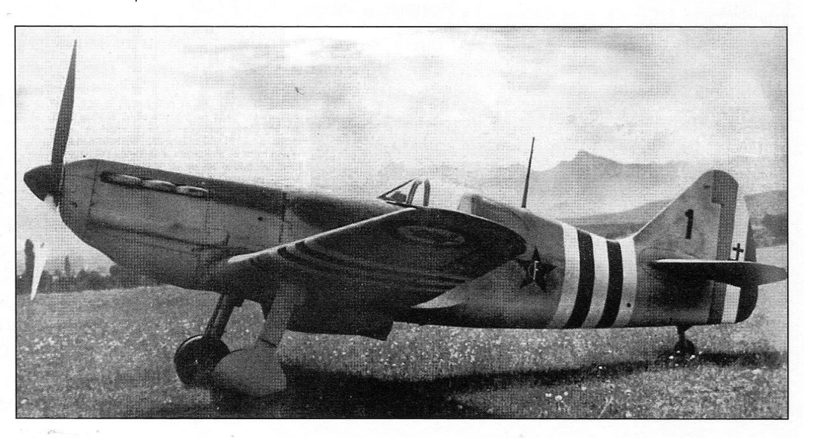
HD.780 – катапультный гидросамолет-истребитель, разрабатывавшийся под руководством Рожера Лери. Помимо поплавкового шасси отличался крылом типа «обратная чайка» увеличенного до 12 м размаха. Двигатель HS 12Y-51. Вооружение – 1 20-мм мотор-пушка и 2 7,5-мм пулемета в крыле. Расчетная максимальная скорость – 442 км/ч. Велось строительство двух прототипов, ни один из которых так и не был построен.

D.790 – проект палубного варианта D.520 со складывающимися консолями крыла, модифицированными закрылками и посадочным гаком.

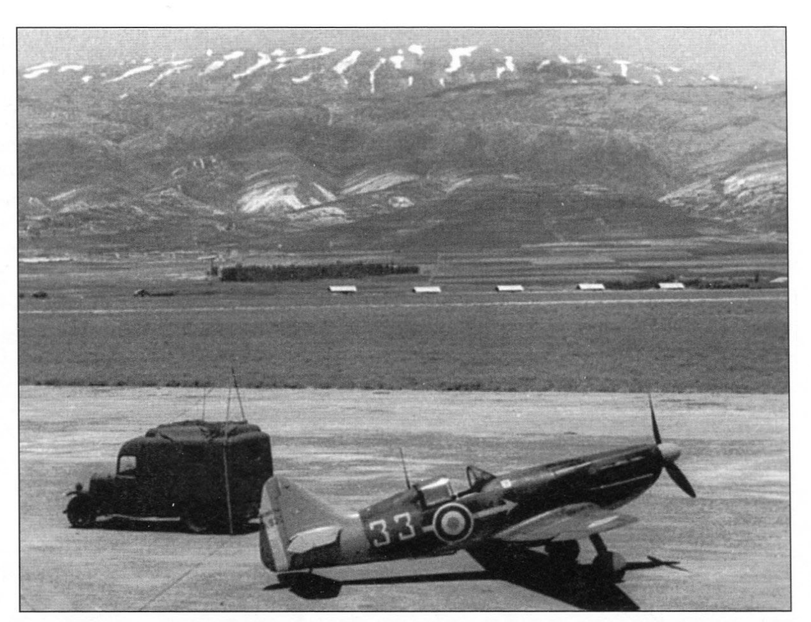
D.520Z (SE.520Z) – мотор HS 12Z89ter (1600 л.с.). Вооружение – 2 20-мм пушки и 2 7,5-мм пулемета в крыле. Удлинен фюзеляж, изменен капот двигателя. Расчетная максимальная скорость – 659 км/ч. В августе 1942 г. немцы разрешили правительству Виши изготовление прототипа и 105 серийных машин. В мае 1943 г., уже после занятия вермахтом не оккупированной ранее части Франции, работы над прототипом были прекращены. Их возобновили в 1948 г., рассчитывая использовать самолет в качестве летающего стенда для испытаний двигателей, но все ограничилось лишь наземными испытаниями.

Служба и боевое применение

Поставки D.520C1 в строевые части начались в конце января 1940 г. Первой их получила группа GC I/3, но боеготовности она достигла лишь 7 мая. К 10 мая она оставалась единственной боеспособной частью с D.520C1 в составе французских ВВС (к тому времени



Девуатин D.520 Свободной Франции


Истребитель Девуатин D.520 из группы GC III/6 военно-воздушных сил вишистской Франции на ливанском аэродроме Раяк

заказчик принял лишь 76 машин). К концу месяца на фронте сражались две группы с D.520C1, а в июне к ним присоединились ещё три. К моменту капитуляции перевооружение проходили ещё две группы ВВС и 4 АЭ морской авиации. За время боев мая-июня 1940 г. пилоты D.520 записали на свой счет 108 подтвержденных воздушных побед. В схватках с «мессершмиттами» новый «Девуатин» показал себя вполне достойно – немного уступая Bf 109 в скорости и скороподъемности у земли, он превосходил его в маневренности и скороподъемности на больших высотах. Соотношение побед и потерь в воздушных боях составляло 7,7:1 – лучше, чем у любого другого французского истребителя. Однако с учетом самолетов, уничтоженных на земле, разбитых в авариях, брошенных при отступлении, французы потеряли 106 D.520. 153 самолета D.520 остались в неоккупированной части Франции, 175 – перелетели в Северную Африку и три – в Англию. Ещё порядка 200 самолетов находилось на заводах в различных стадиях сборки.

В ВВС Виши первоначально числилось пять групп, вооруженных D.520; имелась также одна эскадрилья морской авиации с такими же самолетами – в общей сложности 175 машин. Все они дислоцировались в Северной Африке. Весной 1941 г. германские власти санкционировали возобновление производства D.520 – он должен был стать единым типом истребителя вишистских ВВС, заменив все другие машины. Поставки машин этой партии начались в августе 1941 г., и до ноября 1942 г. изготовили 349 самолетов. В мае–июне 1941 г. группы III/GC 6 и II/GC 3, а также морскую эскадрилью 1AC перебросили в Сирию, где они участвовали в боях с британской авиацией.

К осени 1942 г. в ВВС Виши самолетами D.520 было перевооружено ещё 6 групп. По состоянию на 1 ноября 1942 г. в Южной Франции находилось 235 таких истребителей, в Северной Африке – 169, а ещё 30 было в Сенегале. Когда 8 ноября началась высадка союзников в Северной Африке, французские ВВС пытались оказывать сопротивление, добившись нескольких воздушных побед. В частности, «девуатины» группы GC III/3 у Орана сбили 12 британских самолетов. Однако помешать высадке французы не смогли.

Самолеты, находившиеся на территории Франции, в начале ноября 1942 г. были захвачены Германией. Немецкими трофеями стали 246 D.520 (из них 182 исправных). Кроме того, 169 «девуатинов» было захвачено на заводе, где они находились на различных стадиях сборки. Подавляющее большинство из последних передали союзникам – Италии и Болгарии. Около двух десятков итальянских «девуатинов» стали немецкими трофеями во второй раз – они были захвачены в сентябре 1943 г., когда вермахт оккупировал Северную Италию. О применении таких самолетов на фронте речь не шла, однако с весны 1943 г. они эксплуатировались в учебных истребительных эскадрах – JG 101 и 105, дислоцированных во Франции, а также JG 103 в Австрии. «Девуатин» не пользовался особой популярностью – он считался чрезмерно «чувствительным» в управлении. С одной стороны, в полете машиной можно было управлять буквально «двумя пальчиками», с другой – пилотам, привычным к более «жестким» самолетам, весьма трудно было «приноровиться» к «Девуатину». В учебных истребительных эскадрах в течение года разбилось 111 машин этого типа, погибло 36 пилотов. Случались и боевые потери – в феврале 1944 г. два самолета из JG 105 были сбиты британскими истребителями, время от времени такие машины гибли вследствие налетов вражеской авиации на аэродромы. По состоянию на конец января 1944 г. в строю люфтваффе находился 41 самолет D.520.

66 самолетов D.520 были получены Италией (36 захвачены в ноябре 1942 г. в Южной Франции, 30 получе-

D.520 ВВС Болгарии

ны в 1943 г. от Германии). Первыми из строевых частей «девуатины» в феврале 1943 г. получили 8-я и 22-я группы, а затем ещё несколько частей. Из-за своего пушечного вооружения D.520 считался у итальянцев специализированным истребителем для борьбы с тяжелыми бомбардировщиками. Три самолета осенью 1943 г. числились в ВВС Итальянской социальной республики, но применялись лишь как учебные.

Летом 1943 г. 96 D.520 (по другим данным – 100 или даже 120 единиц) получила Болгария. Они применялись в системе ПВО, перехватывая американские бомбардировщики, которые осуществляли налеты на нефтепромыслы в Румынии. В 1944 г. «девуатины» были в основном заменены Bf 109G, но в 6-м орляке (полку) эксплуатировались вплоть до конца войны. Несколько уцелевших самолетов служило в болгарских ВВС до 1947 г.

После высадки союзников во Франции часть D.520, служивших в люфтваффе, вновь вошли в состав французских ВВС (так же, как и «девуатины», уцелевшие в Северной Африке). В последние месяцы войны их использовала в качестве штурмовиков группа GCB I/18. После войны ВВС Франции эксплуатировали в учебных целях около 40 D.520, примерно половину из которых переоборудовали в двухместный вариант.

Несмотря на многочисленные «детские болезни» (постоянный перегрев двигателя, ненадежная работа нагнетателя и нередкие отказы вооружения), истребители D.520 быстро завоевали признание у летчиков благодаря своей отличной маневренности, удобной кабине с хорошим остеклением фонаря и неплохим взлетно-посадочным характеристикам. А за изящный, красивый силуэт D.520 прозвали «мисс Франция». Увы самолет слишком поздно попал в серийное производство.

Arsenal VG.33/Арсенал VG.33

Задуманный как легкая машина, VG.33 постепенно эволюционировал в «полновесный» истребитель

В конце 1936 г. молодая фирма «Арсенал», руководимая директором Мишелем Вернисcом и главным конструктором Жаком Гатье (отсюда и аббревиатура VG в обозначениях самолетов фирмы) занялась проектированием цельнодеревянного истребителя VG.30. Разработка велась поначалу в инициативном порядке, а конструкторы поставили перед собой амбициозную задачу – создать самолет легкого класса, как минимум, не уступающий по летным характеристикам «нормальному» истребителю MS.406C1. Машина несколько напоминала внешним видом будущий итальянский истребитель MC.202 «Фольгоре». Макет самолета произвел на специалистов Министерства авиации благоприятное впечатление, и спустя некоторое время появилась спецификация A.23, так сказать, «узаконившая» новую машину. Уже в ходе постройки прототипа VG.30.01 конструкторы отказались от первоначально планировавшегося мотора «Потэз» 12Dc (610 л.с.) в пользу «Испано-Сюиза» HS 12Xcrs – чуть более мощного (690 л.с.) и, главное, позволяющего установить в развале цилиндров 20-мм пушку. Это оружие должны были дополнять четыре 7,5-мм пулемета, установленных в крыле. Прототип впервые поднялся в воздух 1 октября 1938 г., а с 24 марта по 17 июля 1939 г. он прошел официальные испытания, показав неплохие летные данные: в одном из полетов на пикировании удалось разогнаться до 805 км/ч. Однако к серийному производству машину не приняли. Конструкторы предложили вариант VG.31 с крылом уменьшенной площади, ещё более мощным мотором HS 12Y-31 (860 л.с.) и вооружением из 20-мм пушки и двух пулеметов. До летных испытаний такого варианта дело не дошло: продувки в аэродинамической трубе показали, что уменьшенное крыло обладает худшими несущими свойствами и отрицательно сказывается на управлении самолётом. Поднимать в воздух такой самолёт было опасно, и фирма решила использовать его крыло для статических испытаний, а фюзеляж и

двигатель послужили основой при строительстве третьего опытного образца, обозначенного как VG.33.03 (он тоже никогда не летал и использовался только для наземных тестов).

Вариант с двигателем HS 12Y-31 и увеличенным крылом, получивший обозначение VG.33, был признан наиболее перспективным. Прототип VG.33.01 был облетан 25 апреля 1939 г. В сентябре, уже после начала войны, разместили крупные заказы на производство VG.33 – в общей сложности на 1000 единиц – на фирме-разработчике и предприятии государственного концерна SNCAN в Шартрвилле (бывшем заводе CAMS). Ввиду проблем с поставками сырья внедрение самолета в производство сильно затянулось, и до капитуляции Франции собрали 19 самолетов, из которых ВВС приняли лишь 10. Ещё около 140 машин находилось в различных стадиях производства.

Основная модификация:

VG.33C1 – двигатель HS 12Y-31 (860 л.с.). Вооружение – 1 20-мм пушка «Испано-Сюиза» HS 404, 4 7,5-мм пулемета MAC 1934.

Помимо этого, целый ряд модификаций, представлявших собой дальнейшее развитие конструкции VG.30, так и не были внедрены в производство. Среди них следует отметить:

VG.32C1 – вариант VG.33 под американский двигатели «Аллисон» V-1710-C15 (1150 л.с.). Фюзеляж удлинен на 0,42 м. Вооружение – 2 20-мм пушки и 2 7,5-мм пулемета в крыле. Прототип VG.33.05 (VG.32.01) был собран в начале 1940 г., но в полете не испытывался. Планы выпуска 400 VG.32C1 на заводе «Мишлен» в Клермон-Ферране реализованы не были.

VG.34 – высотный вариант с двигателем HS 12Y-49 (910 л.с.) и компрессором «Шидловски-Паниоль». Прототип испытывался с 20 января 1940 г.

VG.35 – вариант с двигателем HS 12Y-51 (1000 л.с.). Прототип VG.33.04 (VG.35.01) был облетан 25 февраля 1940 г.

VG.36 – двигатель как у VG.35, но с новым радиатором. Внешне машина весьма напоминала американский P-51 «Мустанг». Прототип впервые поднялся в воздух 14 мая 1940 г.

VG.37 – нереализованный проект модификации VG.36 с увеличенной дальностью полета.

VG.38 – нереализованный проект истребителя под мотор HS 12Y-53 либо HS 12Y-77.

Летно-технические характеристики самолета VG.33C1

Двигатель:	
тип	Испано-Сюиза HS 12Y-31
мощность, л.с.	860
Размах крыла, м	10,80
Длина самолета, м	8,55
Высота самолета, м	3,35
Площадь крыла, кв. м	14,00
Масса, кг:	
пустого самолета	1800
нормальная взлетная	2450
максимальная взлетная	2720
Максимальная скорость, км/ч:	
у земли	442
на высоте	558
Скороподъемность, м/с	12,85
Потолок, м	11000
Дальность полета, км	1200

VG.39 – двигатель HS 12Z-89ter (1200 л.с.). Вооружение – 5 7,5-мм пулеметов (1 в развале цилиндров двигателя, 4 в крыле). Прототип вышел на испытания 3 мая 1940 г.

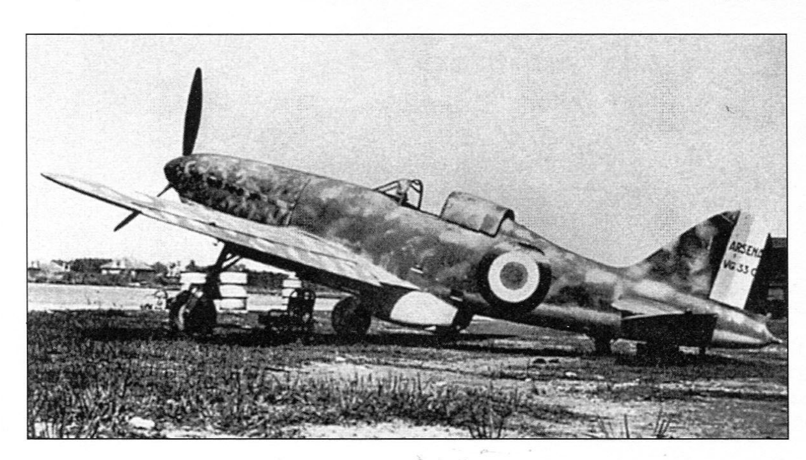
VG.39bis – предполагавшийся к выпуску серийный вариант VG.39 с мотором HS 12Z-17 (1600 л.с.) и вооружением из 1 20-мм мотор-пушки и 6 7,5-мм пулеметов в крыле.

Служба и боевое применение

Поставки единичных экземпляров VG.33C1 начались в апреле 1940 г. В мае из них сформировали испытательную эскадрилью EAA 301 в составе семи самолетов. По мнению её пилотов боевая ценность нового истребителя оказалась довольно низкой. Вскоре 2 машины вернули на завод как образцы для последующего производства, а ещё две – передали группе GC I/2, летавшей на MS.406C1. В её составе самолеты VG.33C1 выполнили несколько боевых вылетов начиная с 10 июня 1940 г. 15–17 июня на таких самолетах совершали боевые вылеты польские пилоты, действовавшие в составе эскадрильи ПВО, прикрывавшей Бордо.

После поражения Франции пять самолетов VG.33C1 стали немецкими трофеями. Один из них прошел испытания в Рехлине.

Судьба VG.33C1 оказалась весьма сложной, а его история показательна в нескольких отношениях. Во-первых, на примере самолетов «Арсенал» наглядно прослеживается эволюция от ущербных по самой концепции «легких» истребителей к достаточно неплохому «полноразмерному» самолету. Во-вторых, опыт внедрения VG.33C1 в серию продемонстрировал, что деревянная конструкция отнюдь не является более простой в технологическом отношении по сравнению с металлической и в условиях Франции не подходит для мобилизационного развертывания.



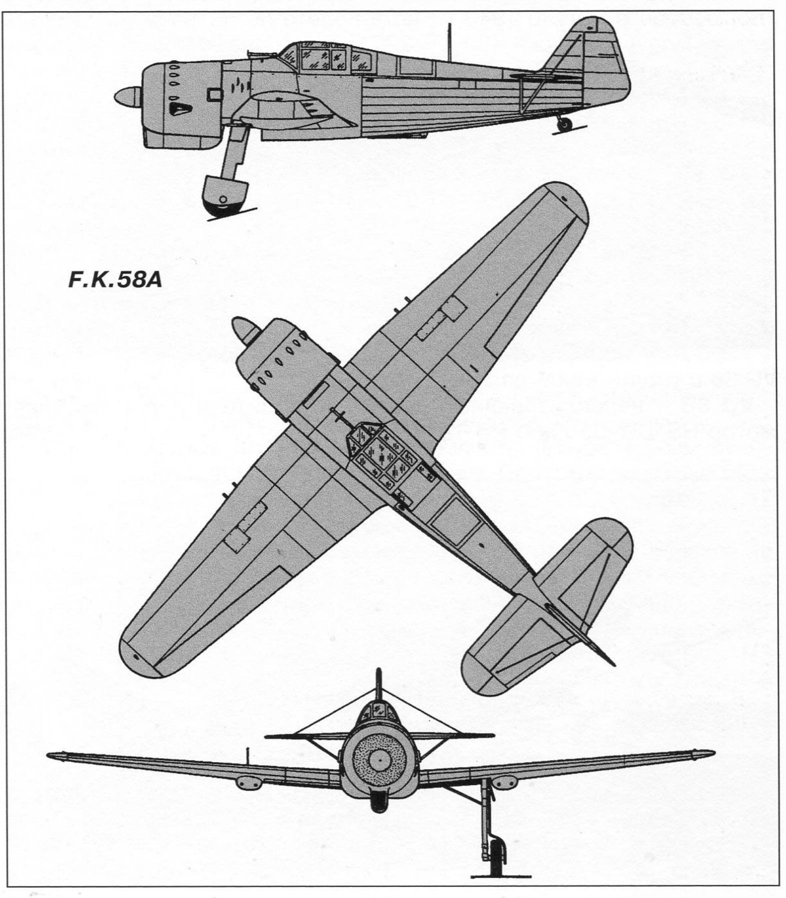
Один из немногих построенных серийных VG.33

Импорт

Koolhoven F.K.58/Колховен F.K.58

Созданный в Нидерландах F.K.58 строился только для Франции

Самолет, разработанный под руководством Э. Шацки в инициативном порядке голландской фирмой «Колховен», низкоплан с убирающимся шасси. В технологическом отношении F.K.58 был достаточно консервативен: фюзеляж представлял собой сварную ферму из стальных труб, обшитую в носовой части дюралевыми листами, а в хвостовой – полотном; крыло – цельнодеревянное. Первый прототип впервые поднялся в воздух 17 июля 1938 г. На нем стоял французский 14-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения HS 14Aa-10 (1080 л.с.), вооружение отсутствовало. Второй прототип с 4 7,5-мм пулеметами «ФН-Браунинг», установленными попарно в подкрыльевых обтекателях, вышел на испытания в феврале 1939 г. Самолет существенно превосходил по своим летным данным изделие «Фоккера» – истребитель D.XXI, но ВВС Нидерландов не спешили с заказом, и первыми новый самолет приобрели французы. Для перевооружения колониальных эскадрилий они заказали 50 F.K.58, часть из которых предполагалось укомплектовать моторами «Испано-Сюиза», а часть – «Гном-Рон». До мая 1940 г. успели изготовить всего 18 серийных самолетов. Поскольку производственные мощности «Колховена» были достаточно скромными, часть французского заказа передали бельгийской фирме SABCA, но та успела лишь частично собрать 8 планеров. ВВС Нидерландов в



Прототип F.K.58 с гражданской регистрацией

конце концов заказали 40 F.K.58 под английские моторы «Бристоль» «Таурус», но прототип под такую силовую установку так и не был достроен до оккупации страны.

Модификации, поставлявшиеся Франции:

F.K.58 – двигатель HS 14Aa-10 (1080 л.с.). Вооружение – 4 7,5-мм пулемета MAC 1938 («FN-Браунинг») с боекомплектом 1000 патронов на ствол. Построено 7 единиц.

F.K.58A – двигатель GR 14N-16 (1030 л.с.). Вооружение аналогично F.K.58. Построено 11 самолетов.

Служба и боевое применение

По состоянию на 10 мая 1940 г. ВВС Франции располагали 13 боеготовыми F.K.58. В колонии эти самолеты так и не попали – ими вооружили отдельные звенья ПВО, укомплектованные польскими пилотами и дислоцированные на юге страны. С 22 мая эти звенья свели в т.н. «Эскадру Колховен», просуществовавшую ровно месяц. Находясь вдали от фронта, «колховены» выполнили менее 50 боевых вылетов, не добившись ни одной воздушной победы.

Самолет F.K.58 обладал неплохим потенциалом развития – но, увы, к началу войны он не наличествовал в «товарном количестве», и никак не смог себя проявить.

Летно-технические характеристики самолета F.K.58A

Двигатель:	
тип	Гном-Рон GR 14N-16
мощность, л.с.	1030
Размах крыла, м	10,97
Длина самолета, м	8,68
Высота самолета, м	3,00
Площадь крыла, кв. м	17,23
Масса, кг:	
пустого самолета	1810
взлетная	2750
Максимальная скорость, км/ч:	
у земли	480
на высоте 5000 м	475
Время набора высоты, мин, с:	
5000 м	6'12''
8000 м	12'36''
Практический потолок, м	10 350
Дальность полета, км	780

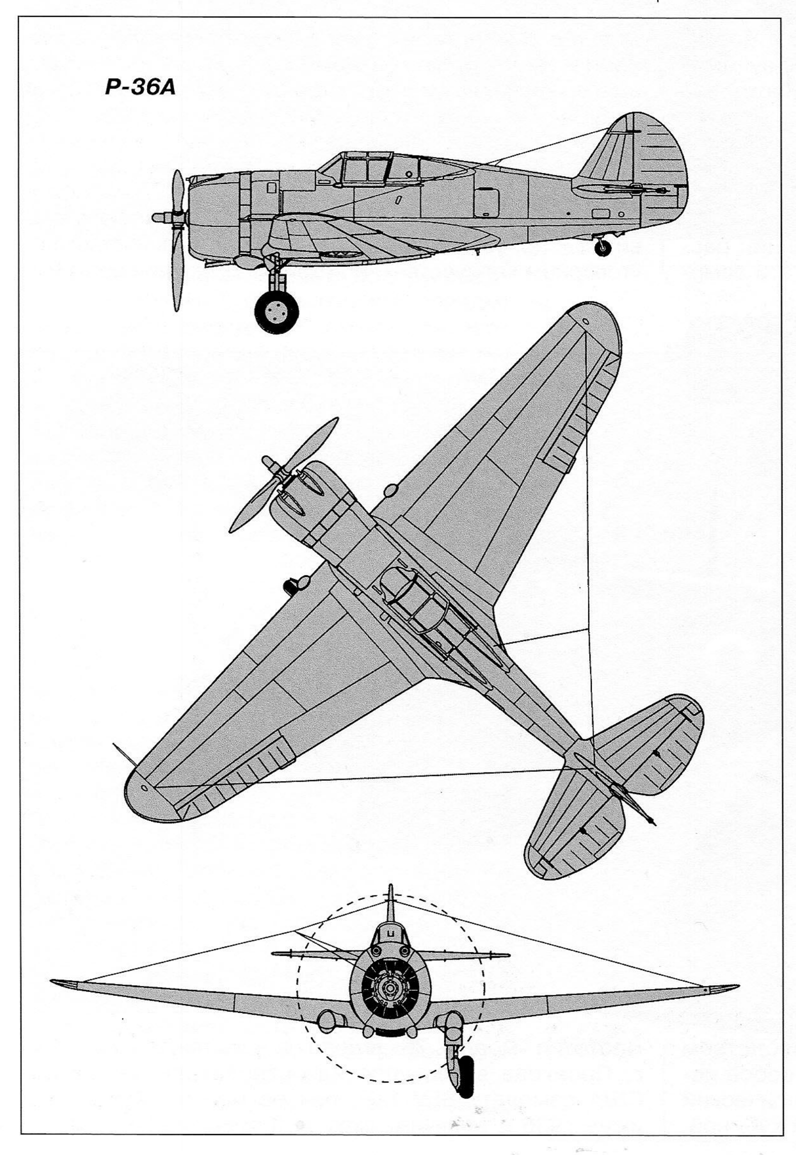
Curtiss «Hawk»/Кертисс «Хок» («Ястреб»)

В воздухе востановленный до летного состояния «Хок» (современное фото)

Самолет, спроектированный под руководством Д. Берлина в середине 30-х гг., представлял собой истребитель нового поколения – цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси и закрытой кабиной. Прототип «модель 75» вышел на испытания в мае 1935 г. Проиграв в конкурсе на истребитель для Армии США самолету SEV-1XP, тем не менее, «Кертисс» в июне 1936 г. получил заказ на 3 предсерийных маши-

Летно-технические характеристики самолета «Хок» 75А

	«Хок» 75А-3	«Хок» 75А-4
Двигатель:		
тип	Пратт энд Уитни R-1830-S1C3-G	Райт R1820-G205A
мощность, л.с.	1200	1200
Размах крыла, м	11,36	11,35
Длина самолета, м	8,66	8,8
Высота самолета, м	3,72	
Площадь крыла, кв. м	21,95	
Масса, кг:		
пустого самолета	2035	2061
взлетная	2585	2610
Максимальная скорость, км/ч:		
на высоте 3050 м	498	
на высоте 5000 м		517
Скороподъемность у земли, м/с		14,3
Дальность полета, км	1300	1070
Практический потолок, м	10300	10000



ны Y1P-36 с 14-цилиндровыми двигателями воздушного охлаждения «Пратт энд Уитни» R-1830-13 (1050 л.с.). Испытания первого из них начались в марте 1937 г. Самолет показал неплохие летные качества, отличную маневренность и управляемость. Итого испытаний стал заказ на 210 самолетов под обозначением Р-36А, выданный в июле 1937 г. – крупнейший заказ на военный самолет, выданный в США после Первой мировой войны. Поставки серийных машин начались в апреле 1938 г., а общий объем выпуска составил примерно 1000 самолетов, причем 3/4 из них пошло на экспорт. Существовало множество модификаций «Хока», поставлявшихся в различные страны – от Аргентины до Сиама. Крупнейшим эксплуатантом «хоков» стали ВВС Франции.

Модификации, поставлявшиеся Франции:

«Хок» 75А-1 – 14-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения «Пратт энд Уитни» R-1830-SC-G «Твин Уосп» (950 л.с.). Вооружение – 4 7,5-мм пулемета (2 синхронных, 2 крыльевых). Поставлено 100 самолетов, собранных в Бурже в феврале–мае 1939 г.

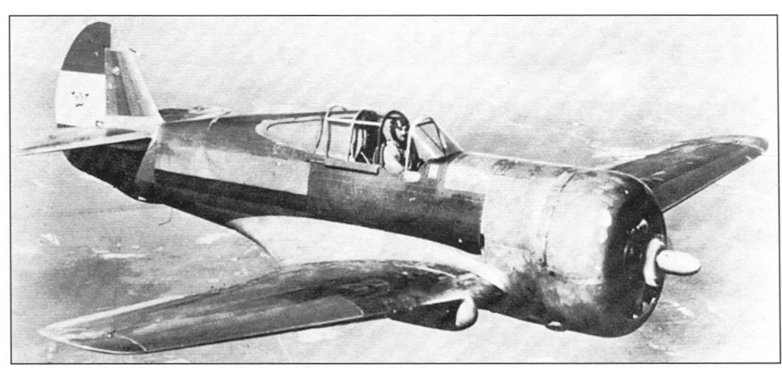
«Хок» 75А-2 – двигатель R-1830-SC2-G (1050 л.с.). Вооружение на первых 40 машинах аналогично «Хоку» 75А-1, на последующих добавлено ещё 2 7,5-мм пулемета в крыле. Изготовлено 100 машин, поставленных в июле-сентябре 1939 г.

«Хок» 75А-3 – двигатель R-1830-S1C3-G (1200 л.с.). Вооружение – 6 7,5-мм пулеметов (2 синхронных, 4 крыльевых). Изготовлено 135 самолетов, поставленных в апреле-июне 1940 г., ВВС Франции приняли около 130.

«Хок» 75А-4 – 9-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения «Райт» R-1820-G205A «Циклон» (1200 л.с.). Вооружение аналогично 75А-3. Заказано 795 самолетов, изготовлено 284, но до поражения во Францию прибыло только 58, причем 30 из них сразу же переправили в Северную Африку, а из оставшихся в метрополии 28 ВВС успели ввести в строй порядка 10 машин. Ещё 23 самолета после получения известия о капитуляции Франции были перенаправлены на о. Мартиника (на борту авианосца «Беарн», использовавшегося как авиатранспорт).

Служба и боевое применение

В ВВС Франции самолеты «Хок» 75А получили обозначение Н.75С1 (для модификации «Хок» 75А-4 иногда применялось обозначение Н.751С1). Весной 1939 г. ими начали перевооружать 4-ю и 5-ю истребительные эскадры. 8 сентября 1939 г. самолеты группы GC II/4 сбили 2 Bf 109E, ставших первыми победами авиации союзников. К маю 1940 г. на Н.75С1 летало 4 группы, пятая (II/GC 2) получила такие машины в начале июня. Несмотря на то, что «Кертисс» уступал Bf 109E в скорости, его прекрасная маневренность давала

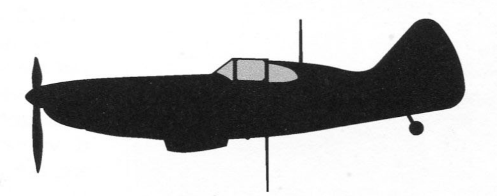


шанс на победу. В итоге, Н.75С1 стали лучшими французскими истребителями: до июня 1940 г. их пилоты одержали 230 подтвержденных и 80 вероятных побед, потеряв в воздушных боях только 29 своих самолетов. Из 11 французских асов, записавших на свой счет более 5 побед, 7 летало на Н.75С1 (5 из них – в группе I/GC 5). Наиболее успешным среди них стал М. Ла Месле (15 подтвержденных и 5 вероятных побед).

В составе ВВС Виши сохранили 3 группы Н.75С1 – 2 в Марокко и 1 в Сенегале. В ноябре 1942 г. марокканские группы принимали участие в попытке отражения высадки американских войск. В боях с палубными «Уайлдкэтами» F4F-4 было сбито 7 машин и потеряно 15 Н.75С1. Впоследствии уцелевшие «кертиссы» использовались ВВС Свободной Франции в учебных целях. В послевоенный период они продолжали служить в авиашколах, а последние Н.75 были списаны лишь в августе 1949 г.

Заправка «Хока» на полевом аэродроме

Несколько десятков французских Н.75С1 стали немецкими трофеями. 12 самолетов в августе 1940 г. поступили на вооружение отряда 7./JG 77 в качестве временной меры – до поставок достаточного количества Bf 109E. Сведения об участии их в боевых вылетах отсутствуют, а уже в октябре «хоки» были заменены «мессершмиттами». После этого самолеты передали в истребительные школы JFS 1 (Вернойхен) и JFS 4 (Фюрт). В последней они некоторое время эксплуатировались и после реорганизации в учебную истребительную эскадру JG 104 в марте 1943 г. Не менее 6 «хоков» служили в испытательном центре в Рехлине. 36 трофейных «хоков» впоследствии передали Финляндии. Те же самолеты из французских контрактов, которые не успели прибыть до капитуляции, получила Великобритания.



Истребители в бою

Организация истребительной авиации

К началу Второй мировой войны основной тактической единицей истребительной авиации Армэ де л'Эр была группа (Groupe de Chasse – GC), по штату располагавшая 26 самолетами: две эскадрильи по 12 машин и пара истребителей в управлении. Группы сводились в эскадры (Escadre de Chasse), являвшиеся в основном административными, а не тактическими единицами. Обычно эскадры включали по две группы, а накануне войны в некоторых из них сформировали третьи группы. Помимо этого, имелись местные эскадрильи ПВО (Escadrille Regionales de Chasse – ERC), штатный состав которых предусматривал наличие 12 самолетов, но на деле колебался в довольно широких пределах. Во время «Странной войны» (с сентября 1939 г. по начало мая 1940 г.) формировались и отдельные звенья ПВО (Patrouille de Protection), с легкой руки французских пилотов прозванные «звеньями для защиты заводских труб». Они насчитывали 2–4 самолета. Как правило, эскадрильи и звенья ПВО комплектовались устаревшими типами истребителей (некоторые из них даже теоретически не могли догнать современные немецкие бомбардировщики), но случались и исключения, когда части ПВО комплектовались относительно новыми самолетами. В начале 1940 г. части ПВО были реорганизованы в истребительные группы обороны (Groupe de Chasse de Defense). Несмотря на свое название, численный состав этих групп был гораздо ниже, чем истребительных групп «первой линии» – как правило, каждая из них располагала от 3 до 9 истребителями. В это же время в составе частей ПВО появляется заметное количество относительно современных истребителей MS.406C1. Их выделение для «второй линии» стало возможным благодаря разворачиванию поставок в «первую линию» самолетов MB.151/152 и D.520.

Двухмоторные истребители «Потэз» P.630/631 поступали в звенья лидеров, включаемые в эскадры одномоторных истребителей. Очень скоро эти звенья расформировали, убедившись в неэффективности применения «потэзов» в таком качестве. Помимо этого, такими самолетами вооружили группы ночных истребителей (GCN – Groupe de Chasse Nuit), сведенные в 13-ю эскадру. В январе 1940 г. управления обеих групп расформировали, и теперь четыре эскадрильи ночных истребителей (ECN – Escadrille de Chasse Nuit) напрямую подчинялись штабу эскадры в административном отношении, а в тактическом – действовали как отдельные части. В том же месяце в 13-ю эскадру включили пятую эскадрилью, реорганизованную из отдельной эскадрильи ПВО ECN 2/562. Для действий днем предназначалась одна группа 8-й эскадры, вооруженная P.631, но вскоре от неё осталась единственную эскадрилья многоместных истребителей ECM 1/16 (ECM – Escadrille de Chasse Multiplace; иногда применялась аббревиатура ECMJ, где литера J обозначала Jour, т.е. «день»).

Небольшим количеством истребителей берегового базирования располагала и авиация ВМС. Этими самолетами комплектовались эскадрильи, которые могли сводиться во флотилии – аналоги истребительных групп ВВС.

В оперативном отношении часть истребительных групп подчинялась общевойсковым армиям, часть – сведена в организованные буквально накануне войны (23 августа 1939 г.) групаменты (Groupement de Chasse), примерно соответствовавшие бригадам. Согласно боевому расписанию, по состоянию на начало сентября ВВС Франции располагали в метрополии 20 истребительными группами (17 с одномоторными самолетами и три – с двухмоторными), пятью отдельными эскадрильями и одним звеном. В составе армейской авиации осталось только четыре группы – две с MS.406C1 и две с H.75C1. В общей сложности, три группы летали на двухмоторных «потэзах» P.630/631, десять – на MS.406, четыре – на H.75 и три – на «девуатинах» D.510. Отдельные эскадрильи эксплуатировали устаревшие истребители NiD.62/622, D.501 и S.510.

Как видно из таблицы, преобладающим типом истребителя Армэ де л'Эр был «Моран-Солнье» MS.406C1. Этот самолет был достаточно освоен летным составом, а укомплектованность вооруженных им частей практически соответствовала штату. Скажем, по состоянию перед мобили-

Истребительная авиация в метрополии по состоянию на 3 сентября 1939 г.

Часть	Тип самолетов	Дислокация (департамент)
GC I/1	D.510	Шантильи (Уаза)
GC II/1	D.510	Бюк (Сена и Уаза)
GC I/2	MS.406	Бове (Уаза)
GC II/2	MS.406	Клермон-Ферран (Эна)
CG III/2	MS.406	Камбрэ (Нор)
CG I/3	MS.406	Велен-эн-Хай (Мерт и Мозель)
CG II/3	MS.406	Файенс (Вар)
CG III/3	MS.406	Салон-де-Прованс (Долина Роны)
CG I/4	H.75	Вез-Туси (Марна)
CG II/4	H.75	Ксаффевильер (Вогезы)
CG I/5	H.75	Сюипп (Марна)
CG II/5	H.75	Туль-Круа де Мец (Мерт и Мозель)
CG II/6	MS.406	Анлюр-Вуарк (Марна)
CG III/6	MS.406	Виллакублэ (Сена и Уаза)
CG II/7	MS.406	Люксей (Верхняя Саона)
CG III/7	MS.406	Амберие (Эн)
CG I/8	D.510	Иер (Вар)
CG III/8	P.631	Мариньян (Долина Роны)
CGN I/13	P.631	Мо (Сена и Марна)
CGN II/13	P.631	Плесси-Бельвилль (Уаза)
ERC 1/561	NiD.62, D.501	Руан (Сена)
ERC 2/561	NiD.62, D.501	Руан (Сена)
ERC 3/561	NiD.62, S.510	Сен-Инглеверт (Па-де-Кале)
ERC 4/561	NiD.62, S.510	Виллакублэ (Сена и Уаза)
ERC 1/562	D.501	Лион-Брон (Рона)
Patrouille Ecole de l'air (звено авиашколы)	MS.406, MS.225	Салон-де-Прованс (Долина Роны)

зацией (на 21 августа 1939 г.) три группы 2-й эскадры насчитывали 80 MS.406C1, три группы 3-й – 78 таких машин, две группы 6-й эскадры – 54 самолета, а две группы 7-й – 59 MS.406C1. К тому времени все части ещё находились в местах дислокации мирного времени, и десять групп «моранов» были сосредоточены на двух аэродромах: Шартр (2-я эскадра в полном составе и две группы 6-й) и Дижон (3-я и две группы 7-й эскадры). Помимо этого, началось перевооружение новыми самолетами частей за пределами метрополии. В частности, на авиабазе Блида в Алжире дислоцировались группы GC I/6 и GC I/7 (соответственно, 18 и 19 MS.406C1), а ещё 29 «моранов» получила размещенная в Тунисе 5-я отдельная истребительная группа (GCA – Groupe de Chasse Autonome). В общей сложности к 3 сентября 1939 г. ВВС располагали 573 MS.406C1 (включая резерв).

Истребитель MS.406 из состава группы GC III/7. Дижон, июль 1939 г.

97 самолетов «Кертисс» H.75C1 числились в четырех группах 4-й и 5-й эскадр. Базой мирного времени для них был Реймс, но в последнюю декаду августа 1939 г. группы были рассредоточены по оперативным аэродромам. С учетом резерва ВВС Франции к 3 сентября располагали 172 «кертиссами».

Кроме «моранов» и «кертиссов», ВВС Франции успели принять до начала войны 120 истребителей «Блох» MB.151/152 и семь «Кодрон» CR.714 – но ни один из них не успел попасть в части «первой линии».

Довольно много имелось в «первой линии» двухмоторных истребителей. Самолеты «Потэз» P.630 с ненадежными моторами «Испано-Сюиза» HS 14Ab предполагалось перевести в резерв и школы, но к моменту вступления Франции в войну в строевых частях ещё числилось 65 таких самолетов. Большинство из них находилось в управлениях эскадр одномоторных истребителей (12 во 2-й эскадре, 9 в 3-й, 1 в 4-й, по 8 в 1, 5, 6 и 7-й), остальные дислоцировались в Тунисе. В группах ночных истребителей оставались самолеты P.631CN2, оборудованные более надежными «гном-ронами» GR 14M. Несмотря на свой «ночной» статус, эти самолеты не имели никаких средств обнаружения самолетов противника в темное время суток, и в таких условиях ночной перехват всецело зависел от случая – и остроты зрения членов экипажа истребителя. Группа CGN I/13 располагала 18 такими самолетами, а CGN II/13 – 20. Ещё 26 P.631C3, предназначенных для действий днем, имела группа CG III/8. В эскадрах одномоторных истребителей было 44 P.631: 4 в 1-й эскадре, по 6 в 3-й, 5-й и 7-й, по 7 во 2-й и 6-й, а также 8 – в 4-й. Некоторое количество P.631 находилось за пределами континентальной Франции: в смешанной группе GAM 550 на Корсике и в колониальной эскадрилье в Джибути. В общей сложности части первой линии располагали 117 «потэзами» P.631. С учетом резерва и самолетов, ещё не переданных в части по причине отсутствия комплектующих, ВВС имели 291 двухмоторный истребитель «Потэз» (85 P.630 и 206 P.631).

Ситуация с истребителями устаревших типов представляется более запутанной из-за разночтений в различных публикациях. Однако это не является столь существенным для учета боевого потенциала французской истребительной авиации, поскольку ни «Ньюпор-Деляжи» NiD.62/622/629, ни SPAD S.510 не были способны противостоять самолетам люфтваффе. Лишь «девуатины» D.501/510 в благоприятных условиях (попросту – при отсутствии в воздухе «мессершмиттов») могли перехватывать немецкие бомбардировщики. По состоянию на 16 августа 1939 г. 1-я истребительная эскадра в двух своих группах имела 37 D.510, в группе I/GC 8 числилось восемь таких машин (и 17 более старых D.501). Довольно много старых «девуатинов» находилось в эскадрах, перевооруженных более современными машинами как сверхштатное имущество (17 D.500 и 28 D.501). Ещё 18 D.501 было в эскадрильях ПВО, а 28 D.500, 5 D.501 и около 15 D.510 – в школах. 30 августа при мобилизации часть самолетов из школ и резерва были переданы в части: эскадрильи ERC 1 и 2/561 получили 23 D.501, ERC 1/562 – четыре таких самолета, а группа GC I/8 – 16. «Девуатины» достаточно широко применялись в качестве временных, переходных машин для тренировки летного состава вновь сформированных частей перед получением более современных истребителей. Так, в мае 1939 г. вновь сформированные группы CG III/2 и CG III/3 получили самолеты D.500/501 из групп CG I/2 и CG I/3, пересевших на «мораны», а к сентябрю 1939 г. и эти две части также перевооружились на MS.406C1. В декабре 1939 г. 17 D.501 передали вновь формируемой на аэродроме Оран-Ла Сенья (Алжир) 9-й истребительной эскадре.

Таким образом, к началу Второй мировой войны Армэ де л'Эр располагали во Франции примерно 530 современными истребителями в частях «первой линии»: около 270 MS.406, более 100 H.75 и порядка 160 двухмоторных P.630/631.

Истребители MS.406 на аэродроме Люксей, осень 1939 г.

«Странная» война

«Странная», «сидячая» война – такое название получили боевые действия на Западном фронте в период от объявления Францией и Великобританией войны Германии (3 сентября 1939 г.) до начала немецкого блицкрига (10 мая 1940 г.). Пока польская армия, истекая кровью, пыталась сдержать продвижение соединений вермахта, западные союзники без излишней спешки разворачивали свои армии, отнюдь не стремясь начать активные боевые действия против Германии. Вся активность авиации на немецко-французской границе, теперь ставшей фронтом, сводилась к разведывательным полетам. Обе стороны осторожно «прощупывали» оборону противника, отправляя одиночные самолеты-разведчики под прикрытием нескольких истребителей. Первой схватки между самолетами Армэ де л'Эр и люфтваффе при таком способе действий пришлось ждать несколько дней. Вечером 8 сентября пять «кертиссов» из группы GC II/5, сопровождавших разведчика, были перехвачены четверкой Bf 109E из отряда 1./JG 53. С первого захода немцам удалось сбить самолет сержанта Франсуа Дитриха, но в последовавшей «собачьей свалке» французы постарались взять реванш. По итогам боя на их счет записали две победы: одну разделили аджюдан-шеф Робер Крушан и сержант-шеф Антуан Касеноб, а вторую с тем же Крушаном разделил аджюдан Пьер Вилле. В действительности все немецкие самолеты вернулись на базу, хотя один и вынужден был садиться «на брюхо» из-за полученных повреждений. Пилотировал его не кто иной, как сам Вернер Мёльдерс!

Следующей схватки пришлось ждать почти две недели – что поделаешь, «сидячая» война! Участниками её были «старые знакомые» – пилоты групп GC II/5 и I/JG 53, а события разворачивались по прежнему сценарию: шесть H.75C1 сопровождали разведчика в районе Апах-Бюдинген, на перехват поднялась четверка «мессершмиттов». ведомая все тем же Мёльдерсом. Роль своеобразной приманки сыграл немецкий разведчик Hs 126, отвлекший внимание пилотов «кертиссов». Умело воспользовавшись этим, Мёльдерс в первом же заходе поджег одного H.75C1. Пилотировавший его сержант Роже Кегинье сумел спастись с парашютом. Напарники Мёльдерса повредили ещё одну вражескую машину, совершившую вынужденную посадку. Спасти французов от «поражения всухую» сумел сержант Андре Легран. Умело используя хорошие маневренные качества своего «кертисса», он сумел зайти в хвост одному из «мессеров», сбив его. Это стало первой подтвержденной победой французских истребителей во Второй мировой войне.

«Хок» H.75C1 из группы GC II/5

В третьей декаде сентября интенсивность воздушных боев существенно возросла – люфтваффе, успешно разделавшись с польской авиацией, смогли увеличить свое присутствие на Западе и действовать более активно и уверенно, что вызвало соответствующую со стороны Армэ де л'Эр. 24 сентября уже с утра над различными участками фронта вспыхивали скоротечные воздушные схватки, оканчивавшиеся, правда, безрезультатно. Около 15:00 два звена «хоков» (шесть самолетов) из группы GC II/4 вылетели для сопровождения разведчика «Потэз» P.637 из GR II/52, имевшего задание обследовать сектор Эппенбрумм–Хорнбах. Их перехватили полтора десятка Bf 109E из группы I/ZG 52*. Несмотря на численное превосходство противника, французы решительно вступили в бой. Сержант Антуан де ла Шапель вынужден был покинуть с парашютом подбитый «кертисс», успев до того повредить одного «мессершмитта». Ещё два Bf 109E сбили аджюданы Дарден и Камиль Плюбо (на счету последнего к моменту капитуляции было 14 подтвержденных и 4 вероятные воздушные победы). В общей сложности в том бою французы ценой потери одной своей машины записали на свой счет четыре сбитые вражеские. Правда, немецкие источники подтверждают потерю лишь двух своих «мессершмиттов», но с учетом численного превосходства противника результат боя для французов был вполне благоприятным.

На следующий день накал воздушных боев не снизился. В одном из эпизодов около полудня сошлись в воздухе «кертиссы» из GC II/4, ведомые командиром 4-й эскадрильи капитаном Пьером Клодом, с большой группой «мессершмиттов» из JG 51 и JG 53. На подмогу своим товарищам подоспела шестерка H.75C1 из GC I/4. Один из пилотов 1-й эскадрильи, аджюдан-шеф Пьер Вери, сбил сразу два Bf 109, ставших первыми победами GC I/4. Но при выходе из боя был подбит самолет капитана Клода. Пилот выбросился с парашютом, однако пехотинцы нашли на земле его бездыханное тело, иссеченное пулями – вероятно, пилоты «мессершмиттов» обстреляли летчика, спускавшегося на парашюте. Коллеги Клода, чувствуя в случившемся и свою вину – ведь они не сумели прикрыть командира – рвались в бой. Отомстить удалось 27 сентября, когда су-лейтенант Жорж Баптизе, аджюдан Жорж Тессеро и сержант де ла Шапель сбили три Bf 109D из группы JGr. 153 (подтверждены две победы).

30 сентября пришла очередь 5-й эскадры. Девять «кертиссов» (шесть из GC I/5 и три из GC II/5) во время патрулирования над линией фронта встретили 15 Bf 109E из группы II/JG 53. Действуя в активном наступательном ключе, пилоты люфтваффе заставили французов обороняться, но те, что называется, не ударили лицом в грязь, сбив пять «мессершмиттов». По две победы записали на счет лейтенанта Роббера

* Эта часть, как и некоторые другие группы «церштереров», в ожидании поставок достаточного количества Bf 110 была временно вооружена одномоторными истребителями.

Юве (GC II/5) и аджюдана Пьера Женти (GC I/5), ещё одного «мессера» сбил сержант-шеф Франсуа Лашо (GC II/5). Однако и французы понесли тяжелые потери – были сбиты и погибли три летчика (су-лейтенант Ив Ле Рестиф, сержанты Жак Лепро и Жан Манье).

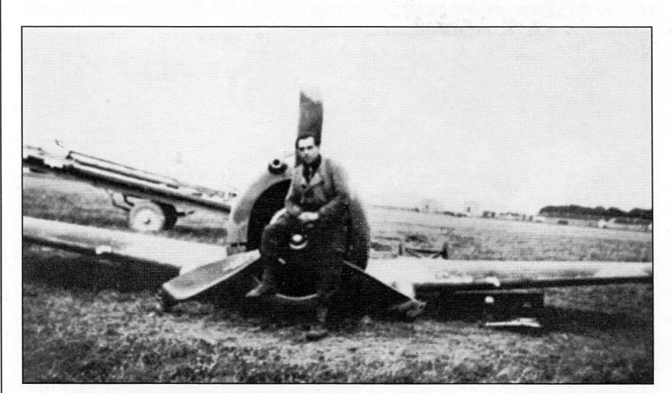
В общей сложности в течение первого месяца войны французы потеряли в воздушных боях десять истребителей – шесть H.75C1 и четыре MS.406C1 (первый «моран» был сбит 21 сентября). Пропорция потерь наглядно отражает долю самолетов разных типов в боевой работе: основную тяжесть боев выносили на своих плечах группы 4-й и 5-й эскадр, вооруженные «кертиссами», а «мораны» были, так сказать, «на подтанцовке». Двухмоторные «потэзы» на фронте активно не применялись, ну а устаревшие типы истребителей французское командование и вовсе не стремилось подставлять под удары «мессершмиттов», выстоять в схватках с которыми те не имели никаких шансов.

В свою очередь, французские истребители заявили об уничтожении 20 Bf 109. Правда, по одному этому показателю судить об эффективности действий истребительной авиации Армэ де л'Эр нельзя – ведь главной задачей «кертиссов» и «моранов» в сентябре 1939 г. было прикрытие собственных разведчиков. А с этим они справлялись не лучшим образом: за месяц было сбито 19 их «подопечных». Правда, не последнюю роль в столь высоких потерях сыграла устарелость французских разведчиков «Мюро» ANF.113/115/117.

Если в сентябре 1939 г. воздушные бои на Западном фронте ещё носили кое-какие признаки оживленности (правда, не выдерживающей никакого сравнения с более поздними схватками времен блицкрига и битвы за Англию), то в октябре вообще установилось практически полное затишье. Ни одна из противостоящих сторон не рвалась в бой, и противники, казалось, с облегчением и радостью встретили резкое ухудшение погоды, позволившее с чистой совестью изо дня в день оставлять самолеты на аэродромах. Пассивность французской стороны усугублялась ещё и слишком значительными (по мнению командования) потерями в предыдущем месяце. В итоге, за весь октябрь французские истребители могли похвастаться лишь четырьмя сбитыми разведчиками Hs 126 – эти победы поровну разделили между собой «кертиссы» (в частности, одного сбил 31 октября уже знакомый нам Камиль Плюбо) и «мораны».

Передышка была крайне необходимой французам и с точки зрения обновления авиапарка. Осенью 1939 г. удалось, наконец, довести до надлежащих кондиций, позволяющих начать поставки в строевые части, большие партии истребителей «Марсель Блох». 28 MB.151C1 с деревянными винтами поступили в центры подготовки летчиков-истребителей в Шартре и Этампе, ещё 50 машин, но с металлическими винтами, передали в эскадрильи ПВО. В частности, в конце сентября такие самолеты поступили в ERC 1/561 и 2/561 (14 октября эти эскадрильи свели в группу GARC I/561). MB.152C1 с сентября 1939 г. поставлялись в группы GC I/1 и GC II/1: первая из них достигла штатного состава в 26 самолетов к 6 ноября, а вторая – к 15 ноября. Перевооружение третьей группы, летавшей на старых «девуатинах» – GC I/8 – началось лишь в декабре. Продолжались и поставки MS.406C1, что позволило 1 ноября 1939 г. сформировать на этих машинах группу GC I/9 в Алжире (благодаря этому можно было перебросить в метрополию группу GC I/6, уже успевшую в полной мере освоить «мораны»).

...Утром 6 ноября на аэродроме Туль, где дислоцировалась группа GC II/5, царило приподнятое настроение. Во-первых, часть посетили командующий ВВС генерал Виллемин и инспектор истребительной авиации генерал д'Аркур, вручившие награды пилотам, одержавшим победы в предыдущих боях. Во-вторых, небо, наконец, прояснилось, что позволяло надеяться на прекращение серой рутины и возобновление боевой работы. Долго ждать не пришлось – когда авиаторы обедали, поступил приказ выслать наряд истребителей для сопровождения самолета-разведчика («потэза» из группы GR II/22). Около 14:00 на виду у генералов в небо ушла девятка «хоков». В 14:50 над рекой Сарр французы заметили первую группу Bf 109D (эти машины принадлежали к I/ZG 2) – два десятка «мессеров» шли на том же эшелоне, что и «кертиссы» (около 5000 м). Возглавлял группу Ханнес Гентцен – лучший ас Польской кампании люфтваффе. Мгновение спустя показалось ещё семь «мессершмиттов» – те находились примерно в 500 м выше. Несмотря на трехкратное численное превосходство противника, французские пилоты отважно ринулись в бой. В завязавшейся схватке в стиле «собачьей свалки» они умело использовали преимущество своих «Хоков» в маневренности. Лейтенант Пьер Оуз вел бой с самим Гентценом. Хотя его H.75C1 получил повреждения, Оуз сумел приземлиться «на брюхо» на родной аэродром. Также садиться с убранным шасси пришлось су-лейтенанту Рене Тремоле. Но за эти две поврежденные машины немцам пришлось заплатить пятью сбитыми «мессерами» (в частности, по две победы записали на свой счет сержанты Эдуард Сале и Андре Легран, а ещё одну – аспирант Жорж Лефоль); кроме того, ещё пять побед зачли французам как вероятные. В итоге, тевтонам пришлось ретироваться, а Гентцена в тот же вечер вызвали в Берлин для объяснений. Эта схватка, получившая название «бой 9 против 27», стала наиболее известным эпизодом воздушных боев периода «Странной войны». Она широко освещалась во французской прессе, а её участники стали настоящими национальными героями. Однако на деле поводов для ликования не было – ведь «хокам» пришлось сражаться с «мессершмиттами» устаревшей модификации, с маломощ-



«Хок» участника «боя 9 против 27» су-лейтенанта Рене Тремоле после вынужденной посадки «на брюхо»

ными двигателями. К весне 1940 г. машин Bf 109D в боевых частях уже не осталось, а «Эмиль» – Bf 109E – был гораздо более опасным противником.

Успех 6 ноября удалось закрепить на следующий день, когда Эдуард Сале перехватил южнее Блискастеля разведчик Do 17P из 3.(F)/22 из дальнеразведывательного отряда. Несмотря на интенсивный огонь бортстрелков, Сале «мертвой хваткой» вцепился в свою жертву. В конце концов, «Дорнье» рухнул у Сен-Ингберта, похоронив под своими обломками весь экипаж. Ещё один Do 17P (на этот из 1.(F)/22) стал жертвой «кертиссов» 8 ноября. В тот день десять самолетов группы GC II/4 вылетели для сопровождения разведывательного «Потэза». На пересекающемся курсе им встретился «Дорнье», шедший под эскортом пары Bf 109. Завидев легкую добычу, французы набросились на неё, и после нескольких заходов отправили Do 17P на землю (экипаж смог спастись с парашютами). Пара «мессершмиттов» ретировалась. Но по возвращении на аэродром французских пилотов ждала не похвала, а ярость командира группы капитана Андре Борне. Ведь, бросившись всем скопом на немца, горячие галльские парни не оставили ни одного истребителя для выполнения своей основной задачи – прикрытия своего разведчика... В конечном итоге, уничтоженный «Дорнье» записали на счет Камиля Плюбо, первым открывшего огонь. Меньше везучими были «мораны» – 8 ноября «мессершмитты» сбили отбившийся от группы самолет из GC III/2, пилотировавший его сержант Барбе попал в плен.

Атака немецких разведчиков далеко не всегда была простой «стрельбой по движущейся мишени» – их бортстрелки пытались «огрызаться», причем иногда весьма эффективно. 10 ноября при атаке «Дорнье» был сбит «Хок» из группы GC II/5. Его пилот, аджюдан Дюгожон, спасся с парашютом.

В последующие несколько дней погода на франко-германском фронте вновь испортилась, и боевая работа авиации возобновилась лишь 21 ноября. Тот день оказался довольно богатым на события. Во-первых, Эдуард Сале, ставший своеобразным «экспертом» по уничтожению «дорнье», сбил очередного разведчика этого типа. Два из трех членов экипажа Do 17P сумели спастись. Во-вторых, пополудни «усиленное звено» (patrouille lourd – шесть самолетов) из GC II/4 не оставило никаких шансов встретившейся ему на пути паре «мессершмиттов» из I/JG 52. Один из них

«Хок» из состава группы GC II/4, зима 1939/40 г.

сбитый аджюданом Пьером Вилле, пилотировал командир немецкой группы Дитрих граф фон Пфайль. Вторую победу разделили между собой Жан Касеноб и сержант Пьер Саллар. В-третьих, в тот день состоялся крупный воздушный бой между «кертиссами» группы GC II/5 и «мессершмиттами» из дебютировавшей на Западном фронте III/JG 53. В этом случае никому не удалось добиться успеха, хотя с обеих сторон имелись поврежденные машины.

22 ноября жертвой французских истребителей стал очередной Do 17P. На этот раз отличилась четверка MS.406 из GC II/7. Сбитый ими «Дорнье» упал у Мооза на территории Германии. Интересно, что три из четырех пилотов «моранов», участвовавших в том бою – Жорж Валентин, Габриель Готье и Жак Ламблен – впоследствии стали асами (четвертым участником боя был су-лейтенант Грюель, оказавшийся менее везучим).

Потери разведчиков вызвали озабоченность командования люфтваффе. Стремясь нейтрализовать французскую авиацию, немецкое командование распорядилось организовать «выметание» вражеских истребителей из зоны работы своих разведчиков. Уже 22 ноября состоялась первая подобная операция, в ходе которой «мессершмитты» из I/JG 2 перехватили звено «хоков» группы GC II/4. Застигнутые врасплох французские истребители не смогли оказать достойное сопротивление. Один «Кертисс» был сбит, а пилотировавший его Пьер Саллар погиб (победу записали на счет Гельмута Вика). Тот бой едва не стал роковым и для Каседома, сумевшего дотянуть до аэродрома в Ксаффевилер на «Хоке», изрешеченном пулями. Третий французский пилот, Камиль Плюбо, был ранен в ногу и лицо, а его самолет после посадки пришлось списать как не подлежащий восстановлению.

Во второй половине дня 22 ноября три группы «моранов» из GC I/3, II/6 и III/7 вылетели на сопровождение нескольких разведчиков, действовавших в полосе французской 4-й армии. На перехват поднялись Bf 109E из I/JG 51 и I/JG 76. В результате вспыхнувших маневренных воздушных боев было сбито два «мессершмитта» из I/JG 76. Поскольку бой велся над французской территорией, то оба пилота, выбросившиеся с парашютами, попали в плен. Пленником стал и пилот третьего Bf 109E, заблудившийся и посадивший свою практически не поврежденную машину на французской территории. Впоследствии этот «Мессершмитт» тщательно изучили специалисты Армэ де л'Эр. Отличилась и дислоцировавшаяся на побережье пролива Па-де-Кале, в Норрен-Фонте, группа GC I/4. Два её пилота, лейтенанты Жан-Луи Хиршауэр и Андрэ Вейс, перехватили бомбардировщик Не 111 из штабного звена эскадры KG 4. В азарте боя французы не остановились перед вторжением в воздушное пространство нейтральной Бельгии, добив таки «Хейнкеля».

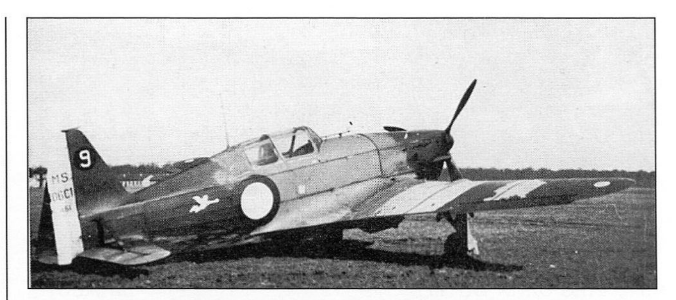
День 23 ноября начался для французских истребителей уже традиционно – был сбит очередной разведчик Do 17P (из отряда 5.(F)/122). Этот успех был одержан аджюдан-шефом Пьером Ле Глоаном из GC III/6, пилотировавшем MS.406, и стал первым в ряду его 19 воздушных побед. В тот же день состоялся один из немногих за период «странной войны» воздушных боев, проведенных совместно французскими и английскими истребителями – хотя несколько эскадрилий «харрикейнов» после вступления Великобритании в

войну были передислоцированы во Францию, координация действий между союзниками была откровенно слабой. Вот и в этом случае шесть «кертиссов» из GC II/5 попытались «без спросу» вмешаться в бой, который вела тройка «харрикейнов» 1-й эскадрильи с единственным He 111 из штабного звена эскадры KG 53. Французы настолько горели желанием «приобщиться» к казавшемуся легким успеху, что один из «хоков» столкнулся с «Харрикейном». К счастью, обе машины смогли благополучно приземлиться. Злополучного «Хейнкеля» удалось-таки сбить, а победу разделили между сразу шестью пилотами – тремя британскими и тремя французскими.

Истребители H.75C1 довольно широко использовались во французской авиации в качестве курьерских машин. Один из таких самолетов 23 ноября был сбит тяжелыми истребителями Bf 110 из инструкторской группы V(Z)/LG 1, а пилотировавший его лейтенант-колонель Робер Миош из штаба ВВС погиб. К концу месяца было потеряно и четыре «морана»: два самолета из GC III/6 столкнулись в воздухе в условиях плохой видимости (оба пилота погибли), а ещё две машины из GC II/7 были сбиты, но их пилоты спаслись. Один из них, су-лейтенант Анри Гримо, попав из-за полученных ожогов в госпиталь, успел выздороветь аккурат к началу немецкого блицкрига. За период с 10 мая по 15 июня 1940 г. он одержал пять подтвержденных и три-четыре вероятные воздушные победы. Впоследствии участвовал в Сопротивлении и погиб в 1944 г., когда вермахт нанес удар по базам «маки» на плато Веркор.

В декабре 1939 г. действия авиации на Западном фронте были парализованы самой суровой за несколько предыдущих десятилетий зимой – за весь месяц французские истребители записали на свой счет всего три воздушные победы, да и те вызывают сомнения. В частности, 21 декабря пилоты «хоков» из GC II/4 заявили об уничтожении Bf 109E из группы III/JG 53, но по документам люфтваффе эта потеря не подтверждается.

В новом году погодные условия улучшились, и это сразу сказалось на активности авиации. 2 января 1940 г. в бою дюжины H.75 из группы GC II/5 с «мессершмиттами» из I/JG 53 был сбит один Bf 109E. На следующий день отличились пилоты «моранов» из GC II/7, сбившие одного старого Bf 109D без потерь со своей стороны. В течение следующей недели погода вновь приковала самолеты к земле. Возобновились боевые вылеты 10 января, когда шесть «хоков» группы GC II/5 отправились для сопровождения самолета-разведчика. Французы были перехвачены несколькими «мессершмиттами» из I/JG 2. Несмотря на фактор внезапности, немцам не удалось добиться успеха, и они сами превратились из охотников в дичь: один Bf 109 был сбит сержантом Андре Леграном, а победу над вторым разделили между собой капитан Жерар Порталье и су-лейтенант Пьер Вилласек. 11 января французские истребители снова отличились, сбив над Верденом разведчик Do 17P из 2.(F)/22. Победа досталась двум пилотам GC I/5 – лейтенанту Эдмону Марин-ле-Месле и су-лейтенанту Жану-Мари Рею. Вражеская машина из-за полученных повреждения села на вынужденную на французской территории, а её экипаж попал в плен. Час спустя капитан Жан-Мари Аккар и сержант Жерар Мюзелли атаковали ещё одного «Дорнье», но на этот раз немцу повезло больше, и он смог благополучно вернуться на базу.

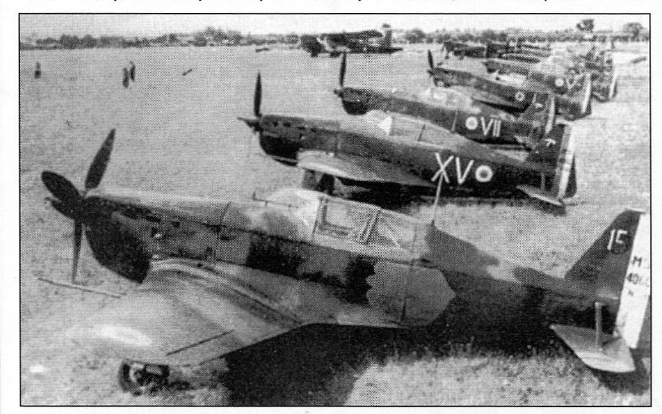


MS.406 группы GC II/1, март 1940 г.

13 января 1940 г. капитан Бернар Барбье и сержант Жорж Лемар из CG I/4 сбили очередного «Дорнье». На этот раз добычей французов стал самолет очень редкой модификации – Do 17S-0, построенной в количестве всего трех экземпляров. Самолет, принадлежащий к 1-му отряду дальнеразведывательной группы верховного командования люфтваффе (1.(F)/ObdL), пытался уйти в нейтральную Бельгию, но, пользуясь преимуществом своих машин в скорости, пилоты «кертиссов» подбили «Дорнье», и его пилоту ничего не оставалось, кроме как посадить машину с убранным шасси на пляж у Кале. Экипаж попал в плен, не успев уничтожить ни сам самолет, ни хотя бы карты, колы и другие секретные документы, находившиеся на борту.

В последующие несколько недель погода вновь ухудшилась, и до конца января французские истребители смогли увеличить свой боевой счет лишь на одну победу – лейтенант Грюель из GC II/7 на своем «Моране» сумел сбить Bf 109E из 2./JG 54. В феврале и марте погода была не лучше, и, воспользовавшись этим, французское командование начало отправлять истребительных групп на отдых. В первую очередь это касалось частей, вооруженных «кертиссами». GC II/4 отвели в Мариньян в конце февраля и на фронт она вернулась только в начале апреля. В начале марта в Канны вывели GC II/5.

В феврале 1940 г. Армэ де л'Эр реорганизовали свою фронтовую авиацию, образовав четыре зоны воздушных операций – ZOA (Zone d'Operations Aeriennes): Северную (ZOA Nord или ZOAN), включавшую побережье Па-де-Кале и границу с Бельгией; Восточную (ZOA Est или ZOE) – граница с Люксембургом и Германией до рубежа южнее Страсбурга; Южную (ZOA Sud или ZOAS) – граница с Германией и Швейцарией примерно до р. Рона; Альп (ZOA des



Линейка MS.406 группы GC I/2, весна 1940 г.

Один из первых серийных D.520 поступил на вооружение группы GC I/3, аэродром Канн (Лазурный берег), март 1940 г.

Alpes или ZOAA) – граница со Швейцарией и Италией, а также побережье Средиземного моря до рубежа западнее Роны. Здесь дислоцировались боевые части «первой линии», а те, что находились на стадии формирования или перевооружения, размещались во внутренних районах страны и в Северной Африке.

Основная нагрузка на фронте теперь легла на плечи групп «моранов». В течение всего марта они сумели добиться единственной победы, сбив объединенными усилиями пилотов групп GC III/6 и GC II/7 разведчик Do 17. В то же время, потери были весьма заметными – как вследствие аварий, так и в боях. В частности, в последний день марта 1940 г. жертвами «мессершмиттов» из II/JG 53 над Сааргемюндом стали четыре MS.406 из группы GC III/7, ещё три «морана» в том же бою получили повреждения. Стоит отметить, что 21 марта была одержана единственная за весь период «Странной войны» воздушная победа Р.631: над Крэем пара «потэзов» из ECN 1/13 (пилоты Бурсэн и Пост) сбила Do 17.

Улучшение погоды в начале апреля сразу же привело к интенсификации воздушных боев. День 1 апреля по «доброй традиции» начался с уничтожения очередного разведчика Do 17 – самолет из отряда 4.(F)/11 был сбит у Седана парой «моранов» из GC II/2. В тот же день состоялся крупный бой, в котором на Западном фронте дебютировала немецкая группа II/JG 52 – восемь её «мессершмиттов» схватились с десятком MS.406 из GC I/2. Скоротечная «собачья свалка» победителя не определила – противники в полном составе вернулись на базы. Во второй половине дня пара пилотов GC II/2 заявила об уничтожении бомбардировщика He 111. А вот «кертиссам» в первый день апреля не везло. Пятерка машин из GC I/5 не смогла расправиться с яростно отбивающимся разведчиком Do 215 из 3.(F)/ObdL. Перехваченная у Лонгви немецкая машина смогла благополучно уйти на свою территорию, а её бортстрелки повредили одного «Хока».

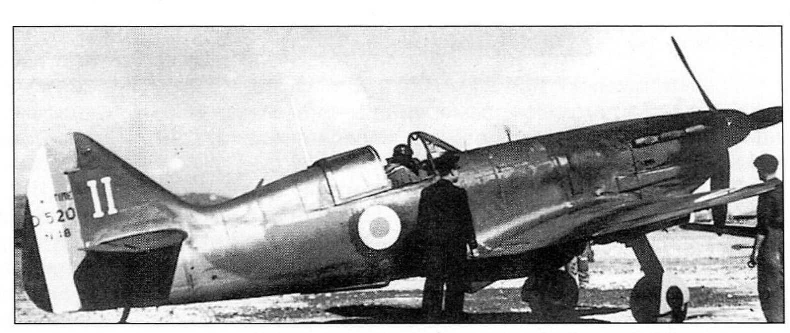
2 апреля снова отличились пилоты «моранов» – на этот раз из GC II/3 – сбившие два вражеских самолета (Bf 110 и Do 215). Понесли в тот день потери и французы – один MS.406 из GC I/2 разбился при вынужденной посадке, похоронив под своими обломками пилота. А 4 апреля пришло ошеломляющее известие о немецком вторжении в Данию и Норвегию. Несколько последующих дней на германо-французском фронте в воздухе царило затишье – люфтваффе сосредоточило силы для операции «Везерюбунг», ну, а со стороны французов и раньше особого стремления к активным действиям не наблюдалось. Утром 7 апреля разведывательные полеты немецкой авиации возобновились. Несколько звеньев MS.406 из GC III/6 и III/2 пытались перехватить шедший на большой высоте Do 17. Но «мораны», обладая лишь небольшим преимуществом в скорости перед «дорнье», не смогли причинить ему вреда. Также утром состоялся бой над Страсбургом, в котором участвовала дюжина MS.406 из GC I/2 и шесть «мессершмиттов» из I/JG 54. Схватка завершилась вничью – обе стороны потеряли по одному самолету, причем пилот сбитого «Морана» капитан Видаль попытался покинуть падающую машину, но погиб из-за того, что парашют зацепился за хвостовое оперение его самолета. Понесла потери и группа GC III/3, потерявшая в бою с «мессерами» из II/JG 53 капитана Андре Ришара, пытавшегося посадить в поле поврежденный «Моран».

Жарко было 7 апреля и в небе над Шампанью. Здесь «первую скрипку» играли «кертиссы». Шесть самолетов из GC I/5 провели бой с несколькими Bf 110C из состава I/ZG 2 (именно эта группа участвовала с немецкой стороны в бою «9 против 27» 6 ноября, но к тому времени она уже перевооружилась со старых Bf 109D на двухмоторные «церштереры»). Два «мессершмитта» были сбиты (победы записали на свой счет только что назначенный командиром 2-й эскадрильи лейтенант Мишель Доранс и су-лейтенант Франсуа Варнье). Однако когда «хоки» уже возвращались домой, погиб аджюдан-шеф Андре Салман. По сообщению его ведомого, сержанта Эдуарда Прё, «Кертисс» Салманда внезапно перешел в крутое пикирование с большой высоты и врезался в землю. Вероятно, причиной гибели Салмана стала потеря сознания из-за неисправности кислородного оборудования. Ранее GC I/5 уже потеряла одного пилота при схожих обстоятельствах – 2 января разбился Владимир Васек, один из чехословацких пилотов, принятых в ВВС Франции после оккупации их родной страны.

Завершился день 7 апреля ещё одной воздушной победой – MS.406 из GC I/6 и GC II/7 сбили трехмоторный Ju 52/3m. Эта машина, оборудованная специальной аппаратурой, вела радиоразведку прифронтовой полосы.

После вспышки воздушных боев 7 апреля в небе над Западным фронтом вновь установилось затишье, вызванное ухудшившейся погодой. Время от времени оно перемежалось единичными боевыми эпизодами. Так, 11 апреля пара «хоков», пилотируемых су-лейтенантом Юбером Буателе и сержантом Морисом Таленом попыталась перехватить разведчик Do 17 из 4.(F)/22, но добить его смогла лишь благодаря помощи подоспевшей тройки «моранов». А 20 апреля первая победа была добыта новыми MB.152 – самолет группы GC II/9, пилотируемый аджюданом Аморуа, перехватил следовавший на большой высоте разведчик. Аморуа засчитали победу, хотя на самом деле вражеская машина – новенький Ju 88 из отряда 4.(F)/121 – получила лишь повреждения.

«Девуатин» D.520 из состава группы GC I/3, весна 1940 г.



20 апреля состоялось ещё несколько воздушных боев. В схватке MS.406 из GC II/7 с «мессершмиттами» из 2./JG 54 одержал свою первую победу Пьер Булло – от огня его пушки взорвался в воздухе Bf 109E лейтенанта Гельмута Хоха. На северном участке фронта несколько «моранов» из GC II/3 зажали в «клещи» одиночного He 111 из эскадры KG 54, добив его у Маастрихта над нейтральной Голландией. Победу разделили между всеми пилотами, участвовавшими в бою. Среди них был и будущий ас Мартин Луи, открывший таким образом свой боевой счет. А вот «кертиссам» 20 апреля везло меньше – в бою с «мессершмиттами» из III/JG 53 был сбит H.75 группы GC II/4, а его пилот получил ранения.

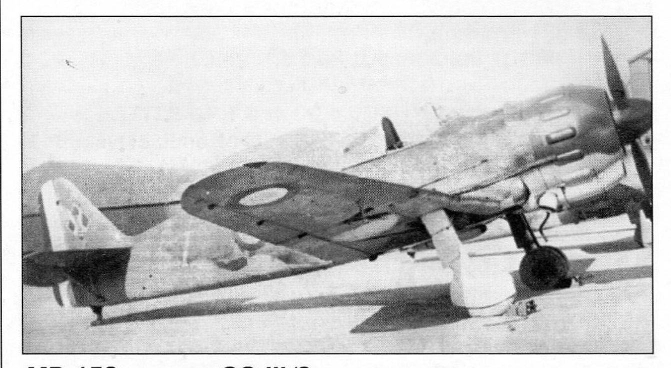
21 апреля су-лейтенант Франсуа Варнье и сержант Морис Таллен из GC I/5 атаковали Do 17, причинив ему повреждения, но разведчик смог уйти в воздушное пространство нейтральной Бельгии. Тем не менее, обоим пилотам засчитали победу. На следующий день больше настойчивости проявили три других пилота той же группы – су-лейтенант Марсель Рукетт, аджюдан Луи Бувар и сержант-шеф Франсуа Морель. Встретив в воздухе разведчик Do 17 из отряда 3.(F)/11, они преследовали его, углубившись на 20 км в воздушное пространство Бельгии и таки добили «Дорнье». Этот эпизод стал последней воздушной победой GC I/5, одержанной до начала немецкого блицкрига, но потери продолжались: 24 апреля погиб аджюдан-шеф Мишель Эмпри. В общей сложности за последнюю декаду мая французские истребительные части потеряли четыре машины – по одному H.75, MS.406, MB.152 и D.520. Последняя машина принадлежала группе GC I/3, перевооруженной с «моранов» и единственной части с новыми «девуатинами», достигнувшей боеготовности до начала немецкого блицкрига. Все потери были вызваны небоевыми причинами и все, увы, сопровождались гибелью пилотов.

Самолет, сбитый 22 апреля пилотами GC I/5, был не единственной воздушной победой французов, одержанной в последние дни апреля. 23 апреля 13 «хоков» из GC II/5 перехватили разведчика Do 17 из отряда 1.(H)/13, следовавшего под сильным эскортом из дюжины «мессершмиттов» группы I/JG 52. Пока восьмерка «кертиссов» связала боем «мессершмитты», остальные пять машин набросились на разведчика. Однако сбить «Дорнье» не удалось – из-за нехватки топлива французам пришлось выйти из боя. А вот та часть патруля, которая сражалась с Bf 109, оказалась более удачливой: су-лейтенант Ян Клан сбил одного «мессера» (это стало первой победой чешских пилотов, одержанной на «хоках»), ещё одна вражеская машина была повреждена. А все «кертиссы» благополучно вернулись на аэродром Туль.

В течение первых девяти дней мая в воздухе над Западным фронтом царило затишье – люфтваффе собиралось с силами перед решающим ударом, который должен был поставить точку в судьбе Франции и стран Бенилюкса. За эти дни истребители Армэ де л'Эр не смогли увеличить свой боевой счет ни на одну победу, да и боевых потерь не понесли. Правда, два «хока» из состава GC II/5 все-таки были потеряны, когда самолеты Эдуарда Сале и аджюдан-шефа Жана Дюгожона столкнулись в воздухе. К счастью, обоим пилотам удалось спастись с парашютами.

В общей сложности за период «Странной войны» французские истребители выполнили 10 119 боевых вылетов, из них примерно половина пришлась на долю MS.406. Характерно, что более четверти боевых вылетов (2600) было выполнено в сентябре 1939 г. На октябрь пришлось 1400 вылетов, а дальше боевая активность существенно снизилась, и лишь в апреле 1940 г. наблюдается оживление – 1826 боевых вылетов.

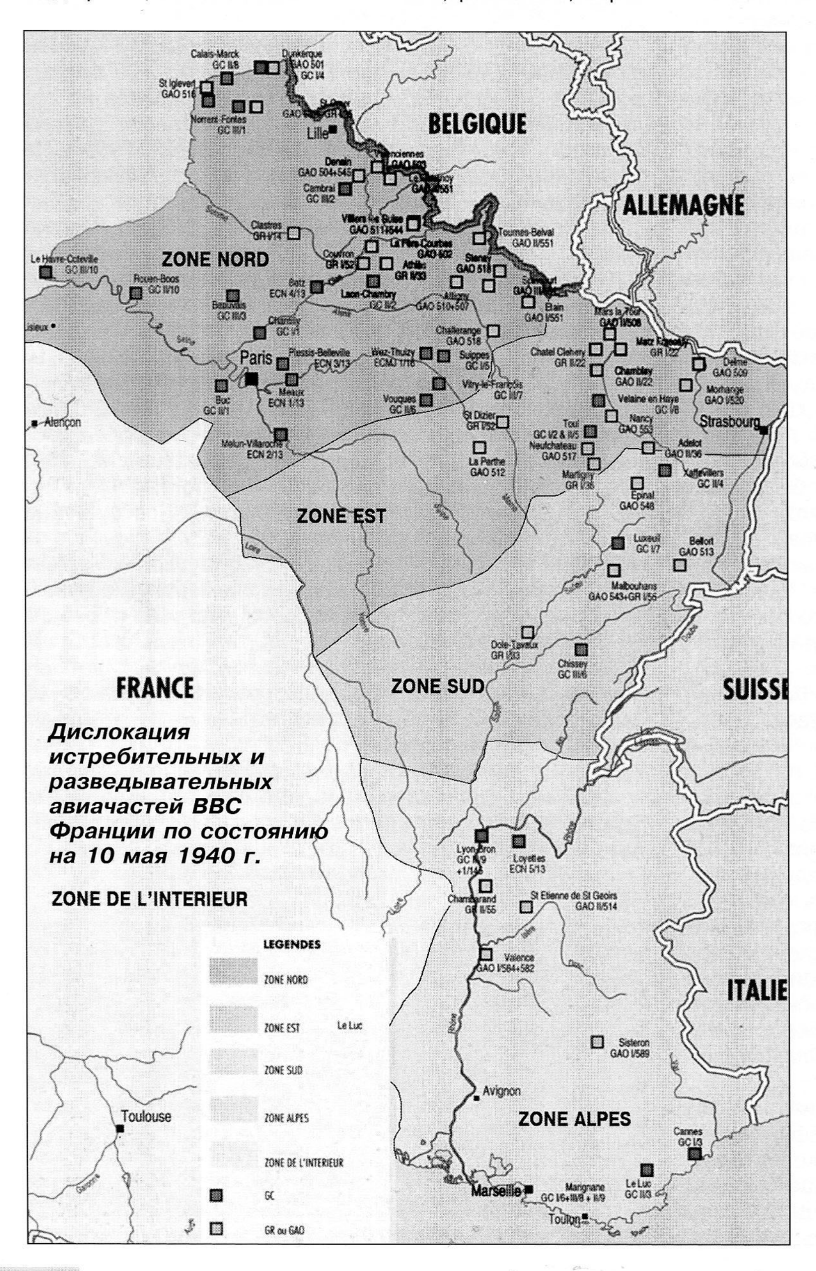
Пилоты-истребители записали на свой счет 81 достоверную и ещё несколько десятков «вероятных» побед. В этом отношении лучше себя показали не массовые «мораны» (на их счету – 32 достоверные и 16 вероятных побед), а «кертиссы», чьи пилоты добились 42 достоверных и 22 вероятных побед. Воздушные бои вскрыли существенные недостатки наиболее распространенных французских истребителей MS.406: недостаточная скорость (далеко не полностью компенсируемая хорошей маневренностью), отсутствие бронезащиты, недостаточное качество остекления фонаря кабины (часто лопавшегося при резких маневрах), замедленное срабатывание пневмоспуска пушки (от нажатия на гашетку до первого выстрела проходило примерно 0,2 секунды – очень много для скоротечного воздушного боя). За время «Странной войны» официальные боевые потери «моранов» составили 13 самолетов (и 9 погибших пилотов). Но из 33 небоевых потерь в прифронтовой полосе значительная часть, вероятно, была обусловлена повреждениями, полученными в боях. Потери вооруженных «хоками» 4-й и 5-й эскадр (боевые и небоевые) составили 28 самолетов и 13 пилотов.



MB.152 группы GC III/9

Битва за Францию

«Момент истины» для Армэ де л'Эр настал 10 мая 1940 г., когда на смену размеренной, временами даже ленивой, боевой работе прежних месяцев пришла яростная борьба с полным напряжением всех сил. Увы, к этому моменту французская истребительная авиация подошла далеко не в оптимальной форме. Лучшими частями, безусловно, были четыре группы «хоков». Их личный состав в полной мере освоил свои машины и на боевом опыте убедился, что на «кертиссах» можно достаточно успешно противостоять «мессершмиттам». В десяти группах сохранялись MS.406 – физически относительно новые, но морально уже устаревшие. Единственным «козырем» их пилотов в схватках с новейшими модификациями Bf 109E могла стать, разве что, хорошая изученность своих самолетов. А этого как раз не хватало семи группам, получившим истребители «Марсель Блох». Четыре из них были полностью укомплектованы самолетами MB.152, а ещё в трех имелись также и MB.151, изначально рассматривавшиеся как переходные машины и не предусматривавшиеся для поставок в части «первой линии». К тому же, «блохи» страдали от многочисленных неисправностей. Ещё хуже была ситуация с новейшими «Ддевуатинами» D.520 – единственная группа, успевшая к 10 мая 1940 г. получить такие машины даже не находилась в составе фронтовой авиации, дислоцируясь в тылу. Следует упомянуть и шесть эскадрилий двухмоторных истребителей «Потэз» P.631 – пять ночных и одну дневную. Таким образом, в составе четырех зон воздушных операций находились 21 истребительная группа и шесть отдельных эскадрилий. По состоянию на 10 мая в общей сложности в них насчитывалось 689 самолетов, в т.ч. 490 исправных: 313 MS.406 (229 исправных), 116 H.75 (97 исправных), 185 MB.151/152 (111 исправных) и 75 P.631 (53 исправных).



Дислокация истребительных и разведывательных авиачастей ВВС Франции по состоянию на 10 мая 1940 г.

Наиболее мощная группировка, насчитывающая 11 групп и все шесть отдельных эскадрилий (389 самолетов, из них 282 боеготовых) была сосредоточена в Северной зоне воздушных операций. Сведенные в четыре групмента (в т.ч. один – ночных истребителей), они прикрывали границу с Бельгией, побережье Па-де-Кале и район Парижа. В Северной зоне находилось пять из семи боеготовых групп с «марсель блохами», но такое сосредоточение наиболее новых истребителей сыграло плохую службу – уровень боеготовности их групп был гораздо ниже, чем частей, вооруженных «моранами» и «кертиссами». Наглядно это видно на примере 21-го и 23-го групментов. Первый из них, объединявший четыре группы «блохов» и одну MS.406, имел 146 самолетов, но только 94 боеготовых, а второй, включавший две группы «моранов» и две H.75 (плюс одну дневную эскадрилью «потэзов») – 136 машин, но из них исправных – 114.

Достаточно сильной была группировка истребительной авиации в Восточной зоне: шесть групп, в т.ч. три с «моранами», две с H.75 и одна с MB.152 (193 самолета, из них 133 исправных). Считавшиеся второстепенными Южная зона и Зона Альп имели только по две истребительные группы. В первом случае обе были укомплектованы MS.406 (71 самолет, из них 54 исправных), во втором – одна летала на «моранах», вторая – на MB.151 и MB.152 (в общей сложности 36 самолетов, из них 21 исправный).

При анализе таблицы в глаза бросается сверхкомплект, имеющийся во многих истребительных группах. Таким образом французское командование пыталось

компенсировать технические проблемы и поддерживать исправность техники на уровне, близком к штатному. Но даже и это не всегда помогало, что особенно заметно на примере частей со все теми же «блохами». Например, группы GC II/10 и GC III/10, сформированные на базе местных эскадрилий ПВО, имели соответственно 31 и 39 самолетов, но из них исправных – только 20 и 18. Одной из причин было наличие в обеих указанных частях наряду с MB.152 более старых MB.151.

Начало грозы

Германское командование, опираясь на опыт кампаний в Польше и Норвегии, при планировании удара по Франции строило расчет на факторе внезапности. Предполагалось в самые первые часы наступления нанести серию мощных авиаударов, призванных парализовать Армэ де л'Эр (и британскую авиацию, дислоцированную во Франции). Главный же удар наземных частей направлялся в обход линии Мажино – через территорию нейтральных Нидерландов (18-я армия), Бельгии (6, 4 и 12-я армии) и Люксембурга (16-я армия).

Истребительные части «первой линии» по состоянию на 10 мая 1940 г.

Часть	Тип самолетов	Количество машин (общее/боеготовых)	Дислокация
		ZOAN	
		Groupement de Chasse 21	
GC I/1	MB.152	23/15	Шантильи лес Эглес
GC II/1	MB.152	25/18	Бюк
GC III/3	MS.406	28/23	Бове-Тилль
GC II/10	MB.151/152	31/20	Руан Боос
GC III/10	MB.151/152	39/18	Гавр Октевилль
	Всего	**146/94**	
		Groupement de Chasse 23	
GC II/2	MS.406	26/22	Лаон
GC III/2	MS.406	34/28	Камбрэ Нигерни
GC I/4	H.75	30/29	Вез-Туси
CG I/5	H.75	29/25	Сюппэ
ECMJ 1/16	P.631	17/10	Вез-Туси
	Всего	**136/114**	
		Groupement de Chasse 25	
GC III/1	MS.406	30/20	Норрен-Фонте
GC II/8	MB.152	19/11	Кале-Марк
	Всего	**49/31**	
		Groupement de Chasse de Nuit	
ECN 1/13	P.631	12/8	Мо-Эсбли
ECN 2/13	P.631	11/7	Мелун-Виллярош
ECN 3/13	P.631	12/10	Плесси Бельвилль
ECN 4/13	P.631	12/7	Бец-Булланси
ECN 5/13	P.631	11/11	Лоетте
	Всего	**58/43**	
	Итого в ZOAN	***389/282***	
		ZOAE	
		Groupement de Chasse 22	
GC I/2	MS.406	31/27	Туль-Оше
GC II/4	H.75	31/29	Ксаффевильер
GC II/5	H.75	26/14	Туль-Круа де Мец
GC II/6	MS.406	34/20	Англуар-Вуарсе
GC III/7	MS.406	34/23	Витри ле Франсуа
GC I/8	MB.152	37/20	Верлен эн Хай
	Итого в ZOAE	**193/133**	
		ZOAS	
		Groupement de Chasse 24	
GC III/6	MS.406	36/30	Шиссэ сюр Луа
GC II/7	MS.406	35/24	Люксей-Сен Совьер
	Итого в ZOAS	**71/54**	
		ZOAA	
GC I/6	MS.406	25/12	Марсель-Мариньян
GC III/9	MB.151/152	11/9	Лион-Брон
	Итого в ZOAA	**36/21**	

10 мая 1940 г. французские аэродромы проснулись ещё до рассвета. Армэ де л'Эр вовсе не горели желанием быть застигнутыми врасплох, и с первыми лучами солнца в воздух поднялись истребительные патрули. В частности, в Сюппэ в 4:45 стартовала пара «хоков» группы GC I/5. Правда, у одного «Кертисса» вскоре забарахлил двигатель, и он вынужден был вернуться на аэродром. В воздухе остался сержант-шеф Франсуа Морель. Внезапно он увидел семерку двухмоторных самолетов, опознанных как тяжелые истребители Bf 110. Несмотря на подавляющее численное превосходство противника, Морель отважно бросился и смог с первого же захода подбить одного «церштерера». Самолет, принадлежавший отряду 3./ZG 26, с горящим двигателем сел в поле. Морелю же пришлось пикированием спасаться от остальных Bf 110, собиравшихся расправиться с наглым одиночкой.

Между 4:55 и 5:15 в воздух поднялись ещё три патруля. Одну из них вел капитан Жан-Мари Аккар, командир 1-й эскадрильи группы GC I/5. Этот опытный пилот был одним из авторов тактических указаний по применению истребителей H.75, разработанных осенью 1939 г. в специальной исследовательской эскадрилье. Его бессменным напарником был чех сержант Франтишек Перина. Встретив одиночного Do 17, отставшего от строя группы II/KG 2, они совместно с парой «хоков» из GC I/4 сбили его. Су-лейтенанты Огюст Гупи, Жан-Мари Рей и сержант Луи Бувар вступили в бой с основной группой «бомберов» из II/KG 2. Плотный оборонительный огонь бортстрелков бомбардировщиков помешал учинить разгром – удалось сбить лишь одного «Дорнье», при этом Гупи получил ранение в ногу.

Несладко пришлось личному составу группы GC II/4 – утром над её аэродромом стоял туман, помешавший поднять в воздух патрули, а едва он стал рассеиваться, как над Ксаффевильером появились вражеские бомбардировщики, сбросившие около полусотни бомб. В резуль-

«Потэз» P.631, предположительно из состава эскадрильи многоместных истребителей ECM 1/16, май 1940 г.

тате было уничтожено шесть «хоков». Налету подвергся и аэродром Туль-Круа де Мец. Два пилота базировавшейся здесь GC II/5 под градом бомб сумели поднять свои машины в воздух и, нагнав «бомберов», сбить пару He 111. Но по возвращении на аэродром вместо похвалы они получили ...выговор за взлет без команды! Правда, на следующий день этим сорвиголовам все-таки засчитали их победы. На аэродроме Лаона в такой же спешке взлетали «мораны» GC II/2 – командир группы полковник Бертран вскочил в свой самолет, не успев надеть ни летного комбинезона, ни парашюта. После взлета «мораны» атаковали группу He 111, бомбивших железнодорожный вокзал в Лаоне. При этом самолет Бертрана получил серьезные повреждения, но пилоту удалось посадить израненную машину.

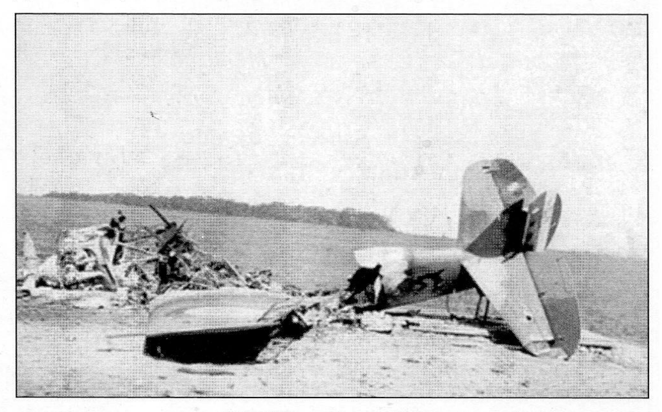
Во второй половине дня сержант Антуан да ла Шапель из GC II/4 сбил He 111, принадлежавший отряду 9./KG 55, но его «Кертисс» получил при этом повреждения и выбыл из строя. В довершение всего, несколько Bf 110 смогли застать врасплох патрульное звено H.75, сбив две машины. Сержант Жорж Баллин смог выпрыгнуть с парашютом, а су-лейтенант Раймон Тиксье погиб. В общем, первый день блицкрига для GC II/4 трудно назвать удачным.

10 мая налету подвергся и аэродром Норрен-Фонте, где дислоцировались «мораны» группы GC III/1. Когда техники занимались предполетной подготовкой, над аэродромом внезапно пронесся одиночный He 111. Встревоженные французские пилоты поднялись в воздух и, как оказалось – как раз вовремя: к аэродрому приближалась большая группа «хейнкелей». Такие машины, к тому же, следовавшие без истребительного прикрытия, не были трудными целями для MS.406 – пилоты GC III/1 сбили сразу шесть бомбардировщиков! А вот группа GC III/2, дислоцировавшаяся на аэродроме Камбрэ-Нигерни, в первый день блицкрига потеряла в воздухе и на земле 14 «моранов».

Около 18:00 «дорнье» из III/KG 3 атаковали аэродром Сюппэ. Благодаря хорошей маскировке налет особого ущерба не причинил – лишь два H.75 получили незначительные повреждения. А вот поднятая в воздух по тревоге девятка «хоков» из GC I/5 сумела, что называется, отыграться по полной. Первым настиг противника сержант-шеф Леон Виллемен, подбивший одного Do 17. Дальше за дело принялись капитан Аккар с сержантом Периной, сбившие одного за другим три «бомбера». За ними в бой вступили два звена 2-й эскадрильи. Су-лейтенант Варнье сбил два Do 17 (одного из них – совместно с су-лейтенантом Пьером Скоттом), третью машину уничтожил су-лейтенант Жорж Леfоль. Не обошлось и без потерь – сопровождавшие «бомберов» Bf 110 сбили «Кертисс» сержанта Эдуара Прё (пилот спасся с парашютом). Пулеметное вооружение винтовочного калибра, стоявшее на «хоках», вынуждало практически вплотную сближаться с атакуемыми бомбардировщиками, попадая в зону их оборонительного огня. В итоге, несколько H.75 получили повреждения, а Варнье вынужден был сажать свою машину «на брюхо». В общей сложности за 10 мая группа GC I/5 записала на свой счет 10 достоверных воздушных побед. Всего же за первый день «блицкрига» французские истребители записали на свой счет 36 сбитых вражеских самолетов. Ровно половина из них пришлась на долю He 111, ещё 13 – Do 17, один Ju 88 и по два Bf 109 и Bf 110. Собственные потери, без учета самолетов, уничтоженных на земле, составили 15 самолетов (9 MS.406, 5 H.75 и один MB.152).

В последующие несколько дней главной задачей для четырех групп «хоков» стало прикрытие наземных войск. Так, ранним утром 11 мая шесть H.75 из GC I/5 перехватили группу Do 17 из KG 2. Первого «бомбера» сбили объединенными усилиями су-лейтенант Марсель Парньер, сержант Морис Таллен и сержант Жан Гиру, ещё один «Дорнье» стал жертвой су-лейтенанта Жоржа Лефоля. Пополудни четверка «хоков», пилотируемая Аккаром, Морелем, Периной и Виллеменом успешно отработали по группе He 111, шедших без истребительного сопровождения. Французы методично «изолировали» от группы сначала одного «Хейнкеля», сбив его, а потом и другого. Эта машина была подбита, но падение её не зафиксировали, поэтому победу засчитали как вероятную.

Во второй половине дня 11 мая группа GC I/4 в полном составе (26 самолетов) вылетела для прикрытия колонн наземных войск у Антверпена. Небо в том секторе буквально кишело немецкими самолетами, и ещё на подходе 1-я эскадрилья была атакована «мессершмиттами» из JG 26. Французские пилоты сумели сбить два He 111 и три Bf 109, но собственные потери оказались ужасными – сбито семь «кертиссов», погибли три пилота, в том числе командир группы командан Андре Эрто. Многие из вернувшихся на базу машин были повреждены настолько, что их пришлось отправить в ремонт либо списать. В итоге, на следующий день в строй GC I/4 оставалось лишь шесть H.75.



H.75 из группы GC II/4, сбитый 12 мая 1940 г.

Весьма насыщенным событиями для GC I/5 был день 12 мая. В 6:50 по тревоге в воздух поднялись шесть H.75 2-й эскадрильи с задачей атаковать группу из 18 вражеских двухмоторных самолетов. Приблизившись, французы увидели, что их противниками являются не бомбардировщики, а тяжелые истребители Bf 110. Едва начавшийся бой распался на отдельные схватки, в которых одномоторные «кертиссы» могли в полной мере показать свое преимущество в маневренности. Лейтенант Марсель Доран, сержант-шеф Жереми и сержант Жан Гиру сбили своих противников. Су-лейтенант Юбер Бутеле и сержант Таллен объединенными усилиями уничтожили ещё одного Bf 110, а затем совместно с Андре Дельпаром сбили подвернувшегося некстати He 111. В 8:00 для прикрытия района Седана вылетела шестерка машин 1-й эскадрильи. Ведущий капитан Аккар вынужден был вскоре вернуться после неудачной атаки одиночного Do 17 – его «Хок» был поврежден ответным огнем. Оставшаяся пятерка H.75 продолжила выполнение задачи. Обнаружив несколько десятков пикировщиков Ju 87, шедших без истребительного прикрытия, французы ринулись в атаку. «Штуки», выходя из-под удара, бросились врассыпную, и пилотам «кертиссов» пришлось буквально по одному «отлавливать» и сбивать их. По возвращении французские летчики заявили об 18 сбитых самолетах, но после проверки им засчитали 11 побед. Согласно немецким данным, было сбито всего пять «штук» – что тоже является неплохим показателем, поскольку Ju 87 оказались крайне трудными целями: за период с 10 по 26 мая 1940 г. было сбито (по французским данным) всего 24 таких самолета, почти вчетверо меньше, чем двухмоторных He 111 и в 2,5 раза меньше, чем Do 17.

Прорыв у Седана

13 мая ситуация на франко-германском фронте резко ухудшилась: вермахт начал прорыв у Седана, в конечном итоге приведший к окружению под Дюнкерком северной группировки союзнических войск. К этому моменту французская истребительная авиация подошла ослабленной потерями предыдущих дней: за 10–12 мая только в воздушных боях было потеряно 46 истребителей, в т.ч. 27 MS.406 (практически целая группа), 12 H.75 и 7 MB.152. Поставки же самолетов из резерва взамен потерянных неоправданно задерживались. Поэтому, скажем, из групп, вооруженных «хоками», 13 мая над Седаном активно действовала лишь GC I/5. И сделала она все, что могла. Около 8 утра девятка «кертиссов» 2-й эскадрильи атаковала шесть бомбардировщиков He 111 из эскадры KG 55. Лейтенант Мишель Доран и су-лейтенант Мишель Парнье сбили одного «бомбера», а следом за ним совместно с лейтенантом Томасом Выбиралом (чехом, совершавшим свой первый боевой вылет) – и вторую вражескую машину. Гораздо тяжелее пришлось звену 1-й эскадрильи, появившемуся над полем боя около 10:00. Оно столкнулось с «мессершмиттами» из II/JG 53 и вынуждено было вести бой в условиях пятикратного численного превосходства противника. Только лейтенант Эдмон Марин ле Месле смог сбить одного «мессера». В свою очередь, немецким истребителям удалось поджечь «Хок» чеха лейтенанта Адольфа Враны, и тому пришлось прыгать с парашютом.

Тяжелый воздушный бой провела во второй половине дня группа GC II/2. Около 16:00 большая часть её самолетов взлетела для отражения налета вражеских бомбардировщиков, а в 16:40 поступило сообщение о приближении ещё одной группы самолетов с черными крестами на крыльях. Два звена «моранов» немедленно поднялись в воздух. Первое возглавлял командир группы Жан Бертран (ведомые – лейтенант Тортра и сержант Делизе), второе – капитан де Грайль (ведомые – сержант Брейтенштейн и аджюдан Реноди). У Мериве французы встретили 30 Bf 110, шедших в строю звеньев. Каждый пилот атаковал одного «Мессершмитта», но сразу же становился целью для других. Брейтенштейн успел сбить два Bf 110 до того, как сам вынужден был сажать поврежденную машину в поле у Монкорне. Реноди, увлекшись видом горящего «мессера», устремившегося к земле после его атаки, был сбит. Де Грайль, повредив одного Bf 110, был сбит другим – его «Моран» упал в центре местечка Ренови. Бертран в самом начале схватки был взят в «клещи» шестью противниками. Он сумел подбить одного из них, увернуться от двух атак сзади, но третья достигла цели – пули попали в мотор и кабину. Бертран направил подбитый «Моран» на одного из противников, ударив его в фюзеляж. Обе машины упали на землю... В общей сложности в том бою GC II/2 сбила шесть самолетов противника, но и сама лишилась трех пилотов.

13 мая одержали свои первые победы «девуатины» D.520. Вступившая в бой на этих самолетах группа GC I/3 в тот день записала на свой счет четыре сбитых вражеских самолета, в том числе три ближних разведчика Hs 126. Одного из них уничтожил аджюдан-шеф Бурбон, два других стали добычей трехсамолетных звеньев. Однако люфтваффе этих потерь «не заметило» – в официальных документах сбитые «хеншели» не фигурируют. Четвертая победа также была сомнительной – два пилота заявили об уничтожении «Хейнкеля». На деле же бомбардировщик He 111P из состава II/KG 55, хотя и получил повреждения и совершил вынужденную посадку, впоследствии был отремонтирован и возвращен в строй.

На следующий день группа GC I/3 с самого утра высылала к Седану свои воздушные патрули. Уже в 6:30 отметился будущий ас Марсель Альбер, сбивший Do 17. После 9 утра группа записала на свой счет ещё че-

Истребитель D.520 группы GC I/3, май 1940 г.

тыре сбитых самолета – Do 17, He 111 и два Bf 109. Правда, скорее всего, бомбардировщики были только повреждены. А вот два Bf 109E-1 из группы I/JG 2 действительно стали жертвами «девуатинов», а их пилоты вынуждены были спасаться с парашютами. Авторами этих побед стали сержант де Салаберри и аджюдан Октав. В том же бою понесла потери и GC I/3 – «мессеры» сбили самолет аджюдана Карье (пилот погиб). Позже в схватке с BF 110 из отряда 5./ZG 76 получил повреждения D.520 капитана Сале. После вынужденной посадки машину списали. Около 13:30 патруль GC I/3 атаковал строй отряда 8./KG 51, как раз перевооружался с «хейнкелей» на «юнкерсы». Французы заявили одну победу, но на самом деле немцы лишились двух машин – He 111H и Ju 88A. Однако оборонительным огнем был сбит самолет су-лейтенанта Люсьена Потье (именно он по французским данным одержал в том бою единственную победу). Спускавшийся на парашюте пилот был застрелен огнем с земли, причем французским – «девуатины» вели бой над собственными войсками... Ещё одни D.520, получивший повреждения, пришлось списать после вынужденной посадки. Под занавес, около 18:15, пилоты GC I/3 провели бой с двухмоторными истребителями из III/ZG 26, записав на свой счет четыре достоверных и одну вероятную победы. Однако немецкие данные ни одну из них не подтверждают.

С самого утра 14 мая над Седаном работали MB.152. В 7:00 мая 27 «блохов» из GC I/1, GC II/10 и GC III/10 были выделены для обеспечения воздушного прикрытия контратаки бронетанковой дивизии в районе Мобеж-Шарлеруа. Их пилоты сбили два Do 17 и четыре Bf 109 подтвержденно, а ещё один Bf 109 – вероятно (все победы – на счету девятки, выделенной группой GC III/10). Но при этом один французский пилот погиб, четверо было ранено, шесть MB.152 сбито и один поврежден. В другой схватке утром того же дня шесть «блохов» из GC I/1 над Динаном перехватили 18 «церштереров» Bf 110. Несмотря на численное превосходство противника, французы сражались вполне достойно, сбив три вражеских самолета (победы записали капитану Гарде и сержант-шефам Дюбосу и Старку). «Мессерам», в свою очередь, удалось подбить самолет лейтенанта Шмидта. Тот сумел посадить машину «на брюхо» и пешком вернуться в часть.

Не менее активно действовали над Седаном 14 мая и «хоки». Группа GC II/4 вынуждена была оставить свой старый аэродром Ксаффевилье, постоянно подвергавшийся штурмовым ударам авиации противника,

Майор Клермон, командир группы GC III/7 на фоне своего MS.406

Сбитый 14 мая MB.152 группы GC II/1

в результате которых было уничтожено шесть H.75, и передислоцироваться в Орконте. Утром, ещё со старой базы, она выслала 15 «хоков» к Седану. Французским пилотам пришлось сражаться в условиях подавляющего превосходства противника в воздухе. Побед они не добились. В принципе, в такой обстановке можно считать удачей уже то, что собственные потери составили только одного пилота – лейтенанта Тимотеуша Хамсика (чеха). Не успела группа освоиться в Орконте, как вновь поступила команда на взлет. Около 18:00 девятка «хоков» встретила в воздухе полтора десятка Bf 110. Су-лейтенант Рене Рубин сбил одного из них. Другой участник боя, су-лейтенант Жильбе Кюни, получил ранение и вынужден был сажать свою машину на занятой противником территории.

День 14 мая стал наиболее «урожайным» для французских истребителей за весь период битвы за Францию – они сбили 46 немецких самолетов. Правда, если сравнивать с первыми днями блицкрига, в глаза бросается одна важная деталь: 10–13 мая в списке побед преобладали бомбардировщики, а 14-го – 26 сбитых самолетов принадлежало к истребителям Bf 109 и Bf 110. Подобная картина прослеживается и в последующие дни. И причина тут вовсе не в превосходстве французских истребителей: попросту, их немецкие визави добросовестно выполняли свою работу, не подпуская вражеские истребители к собственным бомбардировщикам. А те методично «утюжили» французские наземные части, прокладывая путь танковым клиньям... Да и собственные потери французов в воздушных боях 14 мая были рекордными: 28 самолетов, причем более половины среди них (16 единиц) составили MB.152. Кроме них, сбили семь «моранов», два «девуатина» и три «кертисса».

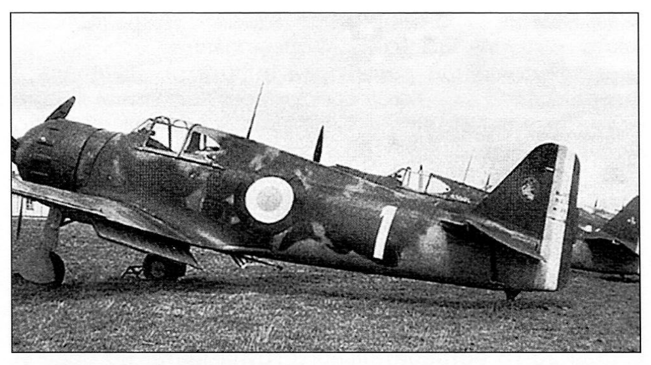
В результате напряженной боевой работы утром 15 мая в группе GC II/4 осталось только семь исправных «хоков». Около 11:00 все боеспособные самолеты группы вылетели для отражения налета на Реймс. На подходах к прикрываемому объекту была встречена девятка Do 17 из III/KG 2, сопровождаемая шестью Bf 109E из эскадры JG 52. С первого же захода французские пилоты (а среди них было сразу шесть будущих асов) подбили одного «дорнье», вынудив остальных сбросить бомбы перед целью. После этого завязалась «собачья свалка» с «мессерами» эскорта. Су-лейтенанты Камилль Плюбо, Жорж Баптизе и аджюдан Жорж Тессеро сбили своих противников, а четвертого Bf 109 совместными усилиями отправили на землю капитан Реги Гюэ и сержант-шеф Антуан Касеноб. Седьмой участник боя, Винкотт, вынужден был покинуть поле сражения из-за

повреждения его самолета. На обратном пути Гюэ и Касеоб совместно с Плюбо поставили завершающий штрих, сбив некстати подвернувшийся разведчик Hs 126. Вообще, «хеншели» считались довольно трудными целями, увертливыми и живучими. И если «моранам», «девуатинам» и «блохам» шансов на победу прибавляло их пушечное вооружение, то «кертиссы» с их пулеметами винтовочного калибра часто были бессильными против Hs 126. Так, 15 мая потребовались объединенные усилия семи самолетов GC I/5, чтобы сбить единственного разведчика!

Но пушечное вооружение «моранов» мало помогало в схватках с «мессершмиттами» – ведь Bf 109E превосходил MS.406 в скорости на 50–80 км/ч. Вот и случались ситуации, как с девяткой самолетов GC III/7, перехваченной 15 мая отрядом Bf 109 над Мезьером, когда, по словам очевидцев, «мораны» напоминали неповоротливые фургоны переселенцев на Диком Западе, атакуемые со всех сторон верткими «индейцами»-«мессерами». В итоге, на базу вернулись только четыре MS.406, остальные пять были сбиты. Погибли два пилота, двое были ранены, а ещё один пропал без вести.

Не многим эффективнее действовали D.520 группы GC I/3, остававшейся пока единственной, воевавшей в то время на самолетах этого типа. Утром 15 мая её пилоты доложили трех победах над Do 17 (две записал на свой счет капитан Шалле и одну – су-лейтенант Тьерри). На деле же один Do 17Z 8./KG 2 разбился при вынужденной посадке, а ещё две машины из отряда 5./KG 77, хоть и получили повреждения, но дотянули до своего аэродрома и впоследствии вернулись в строй – чего не скажешь о трех поврежденных огнем бортстрелков «девуатинах». Хотя их пилотам удалось посадить свои машины в поле, но из-за быстрого продвижения наземных частей вермахта эвакуировать их не успели. В довершение всего, сопровождавшие «бомберов» Bf 110 сбили су-лейтенанта Тьерри, чья машина сгорела после вынужденной посадки, а ещё два D.520 вернулись на свой аэродром с повреждениями, полученными в бою с «церштерерами». Так группе GC I/3 был нанесен серьезный удар, однако она все ещё сохраняла боеспособность. В 8:50 пилоты «девуатинов» записали на свой счет одного Bf 110 и одного He 111 (но эти победы не подтверждаются немецкими данными). Около 14 часов самолеты GC I/3, вылетевшие на прикрытие разведчика «Потэз» P.63.11 провели тяжелейший бой против «мессершмиттов» группы I/JG 77. Немецкие летчики заявили об уничтожении шести вражеских истребителей, причем они были очень близки к истине: французы лишились пяти «девуатинов». Погибли сержанты Беллефин и Ригалло, аджюдан Комбетт, получивший серьезные ожоги, смог выпрыгнуть из горящей машины с парашютом. Ещё два D.520, совершивших вынужденные посадки на территории Бельгии, пришлось бросить. Со своей стороны, аджюдан Октав записал на свой счет одну достоверную и одну вероятную победу, сержант Барберри – одну достоверную. На деле же немцы лишились одного Bf 109E (пилотировавший его унтер-офицер Клёппер спасся с парашютом), а ещё один самолет был поврежден.

Утром 16 мая аэродром Вез-Туси, где дислоцировалась GC I/3, подвергся налету группы He 111, уничтоживших два D.520 и повредивших ещё несколько машин. В тот же день GC I/3 вынуждена была оставить этот аэродром, из-за чего пришлось сжечь девять поврежденных «девуатинов». Таким образом, за два дня группа лишилась двух десятков самолетов, и после передислокации в Мо-Эсбли около двух недель восстанавливала боеспособность, выполняя лишь эпизодические боевые вылеты.



Истребитель MB.152 группы GC II/9, май 1940 г.

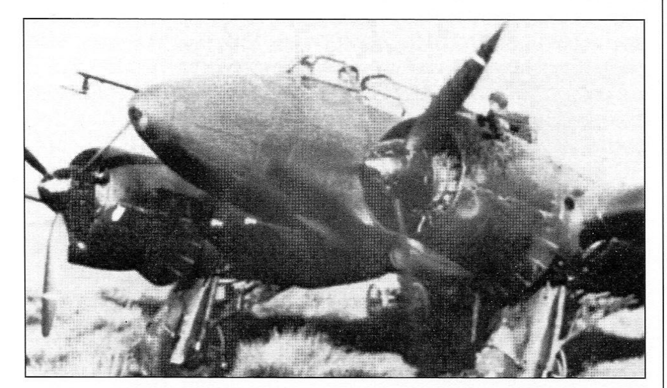
Группа GC I/4, действовавшая на севере, у Дюнкерка, также несла потери. 17 мая девятка самолетов её 1-й эскадрильи была внезапно атакована «мессершмиттами». Два «кертисса» сразу же были подожжено, а их пилоты – лейтенант Жан-Луи Хиршауэр и сержант Давид Бомпе – несмотря на полученные ранения сумели спастись с парашютами. В завязавшемся маневренном воздушном бою французы отыгрались – сержант Жюль Жуар, аджюдан Жан Отелье и лейтенант Эдмон Гиллом сбили по одному Bf 109. После этого боя комэск Хиршауэр попал в госпиталь, а командиром 1-й эскадрильи (третьим за восемь дней!) назначили Гиллома. Этот 36-летний резервист, предпочитавший старый четырехпулеметный H.75A-1 более новым машинам с шестью пулеметами, стал впоследствии единственным асом группы GC I/4.

Также тяжело приходилось и группам, вооруженным MB.152. 17 мая на сопровождение дюжины бомбардировщиков LeO.451, вылетевших для удара по немецким колоннам в окрестностях Трелона, отправился 21 MB.152 из групп GC II/10 (15 машин) и GC III/10 (шесть). В воздушном бою с многочисленными немецкими истребителями «блохи» записали на свой счет по одному Bf 109 и Bf 110, сбитых достоверно, и ещё один «сто десятый» – предположительно. Но за это пришлось заплатить семеркой MB.152 и четырьмя LeO.451. Всего же в тот день было сбито 10 MB.152, и к вечеру 17 мая в группах «блохов», действовавших на фронте, оставалось от трети до половины штатного состава (GC I/1 – 13 машин, GC II/1 – 10, GC II/10 – 14, GC III/10 и GC I/8 – по семь). Немного улучшило ситуацию прибытие на фронт свежей группы GC II/9. Эта часть, ранее дислоцировавшаяся в Оране (Алжир), после начала немецкого наступления была переброшена в Мариньян. Свои старые самолеты MS.406 группа оставила в Алжире, а 12 мая получила 30 новеньких MB.152. После недели интенсивных тренировок, 19 мая она прибыла в Бюк, войдя в состав Северной зоны воздушных операций. А 21 мая приступила к боевой работе с аэродрома Берц-Булланси группа GC II/3, вооруженная D.520.

17 мая на фронт прибыла новая истребительная часть – группа GC I/145. Формирование этой части, укомплектованной польскими пилотами, началось в феврале 1940 г., а на её вооружение поступили легкие истребители «Кодрон» CR.714. При этом, хотя во Франции находились 160 истребителей «Моран-Сольнье» MS.406C1, оплаченных польским правительством, но не успевших попасть по назначению, французские власти не спешили передавать их полякам, надеясь «пристроить» оказавшиеся ненужными «кодроны».

Начало «блицкрига» на Западе застало группу GC I/145 в Лионе. 17 мая её перебросили в район Парижа, на аэродром Виллакублэ. Польская часть вошла в состав 23-го истребительного групамента, но боевой ценности не представляла ввиду наличия всего трех самолетов. К 21 мая состав GC I/145 удалось довести до 22 «Кодронов», но легкие истребители не пользовались популярностью среди пилотов – CR.714C1 преследовали неполадки двигателей, шасси, механизма изменения шага винта и многих других узлов. Все это авиаторы высказали министру авиации Франции Ги де Шамбру, посетившему часть 25 мая. Результатом стало распоряжение о запрете полетов на CR.714C1, не имевшее, впрочем, никакого значения – получить более совершенные истребители было невозможно, а выполнение боевых заданий никто не отменял. За период пребывания в Виллакублэ пилоты GC I/145 выполнили 23 боевых вылета – главным образом, в целях ПВО самого аэродрома и ближайших окрестностей.

Относительно спокойными были первые дни блицкрига для эскадрилий ночных истребителей – вопреки ожиданиям, люфтваффе не предпринимало попыток массированных ночных налетов на столицу Франции. Поэтому P.631 попытались переключить на выполнение других задач. 17 мая 24 «потэза» из четырех ночных истребительных эскадрилий отправились на штурмовку вражеских колонн. И хотя истребители люфтваффе в том вылете не повстречались, два P.631 были сбиты зенитками, а ещё четыре, получившие повреждения, совершили вынужденные посадки. В общем же, из частей, вооруженных двухмоторными истребителями, наиболее успешно действовала флотилия морской авиации F1C, базировавшаяся в Кале-Марк. С 10 по 21 мая её экипажи над Северным морем сбили 12 вражеских самолетов ценой потери восьми своих машин. После этого флотилию отвели в тыл для перевооружения на одномоторные истребители. Для сравнения: шесть истребительных эскадрилий «потэзов», принадлежащих ВВС (одна дневная и пять ночных) за весь период битвы за Францию записали на свой счет 17 воздушных побед.



P.631 группы ночных истребителей GCN I/13, весна 1940 г.

Львиную долю боевой работы продолжали выполнять группы, вооруженные «Хоками». Основной их задачей оставалось прикрытие собственных войск и коммуникаций. И хотя «кертиссов» было слишком мало для того, чтобы полностью обезопасить прикрываемые объекты, иногда им удавалось добиться успеха. 18 мая девятка самолетов GC I/5 патрулировала воздушное пространство над железнодорожной станцией Фисме – важным пунктом подвоза снабжений и подкреплений для войск, сражавшихся на рубеже р. Эна. Около 14:30 истребители заметили приближавшиеся к объекту вражеские «бомберы» – два десятка He 111 из эскадры KG 55, шедших без истребительного прикрытия. «Хоки», ведомые капитаном Аккаром, сумели рассеять строй «хейнкелей», вынудив их неприцельно побросать бомбы, а затем одного за другим сбили шесть бомбардировщиков. Правда, без потерь со своей стороны обойтись не удалось. Лейтенанту Маринла-Месле и сержанту Жерару Музелли пришлось сажать свои поврежденные машины с убранным шасси. Получили повреждения самолеты Аккара, су-лейтенанта Рокетта, сержант-шефа Виллемина и чешского пилота Алоиза Васатко. Но наиболее ощутимой была потеря двух самых результативных к тому времени пилотов группы: су-лейтенант Жан-Мари Рей (9 подтвержденных побед), получивший ранения при вынужденной посадке, угодил в госпиталь, а сержант-шеф Франсуа Морель, одержавший в том бою свои девятую и десятую победы, покинул подбитый «кертисс» с парашютом, но от полученных ран скончался спустя несколько минут после приземления.

В нескольких километрах от того места, где сражалась GC I/5, вела бой группа GC II/4, поднявшая в воздух все десять исправных на тот момент самолетов. Сначала французы расправились с одиночным разведчиком Hs 126 из отряда 2.(H)/23, но когда обнаружили вторую такую же машину, в дело попытались вмешаться «мессеры» из отряда 7./JG 53. Капитан Поль Энгле и су-лейтенант Плюбо сбили одного Bf 109, после чего его напарники сочли за благо ретироваться, а «хоки» продолжили патрулирование. Каких-нибудь пять минут спустя на их пути встретились He 111 – остатки той группы, что была рассеяна пилотами GC I/5. «Бомберов» сопровождали подоспевшие Bf 109E из эскадры JG 76, и французским пилотам вместо того, чтобы довершить начатое коллегами избиение «хейнкелей», пришлось вступить в бой с «мессерами». Снова отличились Плюбо и Энгле, сбившие по одному Bf 109. Немецкие же пилоты по возвращении на базу заявили об уничтожении шести «кертиссов». На деле все H.75 благополучно вернулись на аэродром, но несколько из них получили повреждения, требовавшие длительного ремонта. На следующий день GC II/4 имела в строю лишь шесть исправных «кертиссов», а пополнения пришлось ждать до 24 мая.

Некоторую активность 18–19 мая проявляла и группа GC I/3, располагавшая несколькими уцелевшими «девуатинами». В частности, 18 мая капитан Шнейдер и сержант Буффье перехватили несколько Do 17 из I/KG 3, записав на свой счет одну достоверную победу. Прав-

Победы и потери французской истребительной авиации за период с 10 по 19 мая 1940 г. включительно

Дата	Количество сбитых самолетов*	Разбивка побед по типам	Количество потерянных истребителей	Разбивка потерь по типам
10 мая	36	Bf 109 – 2 Bf 110 – 2 Do 17 – 13 He 111 – 18 Ju 88 – 1	15	MS.406 – 9 H.75 – 5 MB.152 – 1
11 мая	24	Bf 109 – 6 Bf 110 – 1 Do 17 – 3 Do 215 – 1 He 111 – 13	18	MS.406 – 10 H.75 – 5 MB.152 – 3
12 мая	34	Bf 110 – 5 Do 17 – 6 He 111 – 9 Ju 88 – 2 Ju 87 – 11 Hs 123 – 1	13	MS.406 – 8 H.75 – 2 MB.152 – 3
13 мая	25	Bf 109 – 7 Bf 110 – 3 Do 17 – 1 He 111 – 8 Hs 126 – 6	13	MS.406 – 12 H.75 – 1
14 мая	46	Bf 109 – 10 Bf 110 – 16 Do 17 – 4 He 111 – 9 Ju 87 – 2 Hs 126 – 5	28	MS.406 – 16 H.75 – 7 MB.152 – 3 D.520 – 2
15 мая	25	Bf 109 – 7 Bf 110 – 6 Do 17 – 7 Do 215 – 1 He 111 – 1 Hs 126 – 2 не идентифицированные – 1	23	MS.406 – 9 H.75 – 2 MB.152 – 4 D.520 – 8
16 мая	18	Bf 110 – 5 Do 17 – 4 Do 215 – 1 He 111 – 1 Hs 126 – 5 не идентифицированные – 2	11	MS.406 – 6 H.75 – 1 MB.152 – 4
17 мая	17	Bf 109 – 9 Bf 110 – 2 Do 17 – 1 He 111 – 2 Hs 126 – 3	19	MS.406 – 3 H.75 – 3 MB.152 – 10 P.631 – 3
18 мая	24	Bf 109 – 5 Do 17 – 3 He 111 – 12 Hs 126 – 4	11	MS.406 – 5 H.75 – 3 MB.152 – 2 D.520 – 1
19 мая	17	Bf 109 – 2 Bf 110 – 1 Do 17 – 2 Do 215 – 1 He 111 – 6 Hs 126 – 5	5	MS.406 – 4 H.75 – 1
Всего	266	Bf 109 – 48 Bf 110 – 41 Do 17 – 44 Do 215 – 4 He 111 – 79 Ju 88 – 3 Ju 87 – 13 Hs 126 – 30 Hs 123 – 1 не идентифицированные – 3	156	MS.406 – 82 H.75 – 30 MB.152 – 30 D.520 – 11 P.631 – 3

* по французским данным

да, достоверность эта оказалась относительной – по немецким данным все «дорнье» благополучно вернулись на базу, хотя на одном из них был убит стрелок-радист. Буффье же пришлось садиться на вынужденную, разбив своего D.520, поврежденного оборонительным огнем бомбардировщиков (сам Буффье чудом не пострадал). Утром следующего дня сержант Барбери сбил He 111. В этом случае победы французов оказались не преувеличенными, а преуменьшенными – по немецким данным было сбито два He 111P из отряда 9./KG 27. Обе машины совершили вынужденные посадки на французской территории. Из девяти членов их экипажей двое погибли, остальные попали в плен, причем один из них вскоре скончался от полученных ран.

Дюнкерк

Первая декада боев наглядно показала, что Армэ де л'Эр, в отличие от люфтваффе, не способны обеспечить надежное прикрытие своих частей. Немецкая авиация захватила господство в воздухе, оказывая эффективную поддержку наземным частям. А те форсировали р. Мез и 20 мая вышли к побережью Ла-Манша, отрезав северную группировку союзнических войск у Дюнкерка. Базировавшаяся на аэродроме Мардик у этого города группа GC I/4 в ночь на 20 мая получила приказ эвакуироваться на аэродром Виллакублэ (под Парижем). Ранним утром 18 исправных «кертиссов» поднялись с Мардика и успешно достигли цели. А вот наземному эшелону GC I/4 не повезло – техники, штабисты и связисты остались в окружении... В тот же день с аэродрома Кале-Марк в Виллакублэ эвакуировали самолеты MB.152 группы GC II/8. Наземный персонал группы – три офицера, 20 унтер-офицеров и 94 рядовых – 24 мая попал в плен. Впоследствии в подобной ситуации оказалось много других французских авиационных частей: самолеты успевали эвакуировать перед наступающим вермахтом, а наземные специалисты безнадежно отставали и попадали в плен. Естественно, такая ситуация отнюдь не способствовала сохранению боеспособности Армэ де л'Эр.

Достаточно активно 20 мая действовали те группы, которым пока не пришло менять место дислокации. Однако существенно помешать люфтваффе они не могли из-за радробленности своих усилий. Так, когда четверка MB.152 из GC I/1 попыталась атаковать группу Ju 88, прикрывавшие бомбардировщиков Bf 110 сумели не подпустить французов к своим «подопечным» и сбили самолет сержант-шефа Кодера. Этот пилот стал первым погибшим в составе «везучей» GC I/1 за все время с начала войны.

В последующие несколько дней основные усилия вермахта были направлены на запад, а французская армия, разрезанная надвое, пыталась укрепиться на занимаемых позициях. 21 мая наблюдалась вспышка активность авиации с обеих сторон, в результате которой люфтваффе лишилось в воздушных боях 16 самолетов (по французским данным), а Армэ де л'Эр – сразу 25 истребителей (12 MS.406, по 6 D.520 и MB.152, а также одного H.75). Как уже отмечалось, в тот день вступила в бой вторая группа, вооруженная «девуатинами» – GC II/3. Около 12:40 пилоты этой части одержали первую победу, вшестером навалившись на разведчика He 111 из отряда 1.(F)/121 и сбив его. Весь экипаж «Хейнкеля» погиб. Не повезло и «девуатинам» – в горячке боя столкнулись два истребителя. К счастью, оба пилота сумели спастись, выпрыгнув с парашютами. В 14:45 су-лейтенанты Троя и Глейш сбили два Bf 110. В действительности их жертвой стал лишь один «сто десятый», пилот которого (адьютант группы II/ZG 1 лейтенант Нюлле) и его бортстрелок попали в плен. В том же бою «церштереры» подбили D.520 аджюдана Бутона, который сумел посадить искалеченную машину, но после этого попал в госпиталь. А четверть часа спустя звено GC II/3 атаковало двухмоторного истребителя «Потэз» P.631 из ночной эскадрильи ECN 4/13, ошибочно приняв его за Bf 110. «Потэз» получил повреждения, но и сам не остался в долгу – его бортстрелок сбил одного «Девуатина», а пилотировавший его су-лейтенант д'Аркур погиб. Вечером, около 17:00, пилоты GC II/3 записали на свой счет два «дорнье», но, как обычно, заявка оказалась преувеличенной – люфтваффе лишилось только одного Do 17 из штабного звена эскадры KG 3.

Гораздо менее интенсивно действовала другая группа «девуатинов» – GC I/3, ещё не восстановившая свою боеспособность после понесенных потерь. 20 мая сержант Альбер заявил о предположительной победе над He 111. 21 мая состоялся бой звена «девуатинов» с «мессерами» из III/JG 2. Командир немецкой группы майор Микс сбил самолет су-лейтенанта Паризе, который в тот же день скончался в госпитале. Но и Bf 109E-3 Микса был подожжен су-лейтенантом де Салаберри, и раненому Миксу пришлось сажать «Мессершмитт» в поле, поле чего самолет списали. В тот же день GC I/3 понесла потери от огня немецкой ПВО – зенитки сбили самолет сержанта Косса, который попал в плен.

Третья декада мая характеризовалась постепенным снижением накала воздушных боев: так, 22 мая французские истребители записали на свой счет лишь один(!) сбитый вражеский самолет – разведчик Hs 126, потеряв два своих D.520 (по другим данным, в тот день французам удалось сбить три пикировщика Ju 88 из группы Tr.Gr. 186). Помимо снижения активности люфтваффе, одной из причин такой ситуации стало резкое ухудшение морального климата среди французских авиаторов, многие из которых откровенно не горели желанием вступать в бой. Особенно это было заметно на фоне чешских и польских авиаторов, воевавших во французских авиачастях. Один из поляков, воевавших на MB.152, лейтенант Лашкевич, вспоминал ситуацию, когда, действуя совместно с несколькими французскими пилотами, он обнаружил группу немецких самолетов. Но в атаку за ним никто не последовал! Вернувшись на аэродром, Лашкевич обнаружил своих напарников уже в столовой, распивающих вино... Естественно, относиться к подобным сообщением следует с изрядной долей скепсиса, но факт остается фактом: воздушные бои над Францией случались все реже.

Численное превосходство немецкой авиации начинало сказываться в полной мере. Когда 23 мая несколько «девуатинов» из GC I/3 вылетели на сопровождение разведчика MB.174 их перехватила большая

группа «мессершмиттов», принадлежащих эскадре JG 51. В результате воздушного боя французы лишились двух D.520. Капитан Шнейдер был ранен, а командир эскадрильи капитан Папэ попал в плен. В тех же случаях, когда в бою участвовали примерно равные силы, французы могли оказать вполне достойное сопротивление. 24 мая 11 «хоков» из GC II/5 застали врасплох десятку Bf 109E отряда 4./JG 52. В мгновение ока французы отправили три «мессера»: по одному записали на свой счет лейтенант Пьер Оз, сержант Пьер Одрэн, а третью победу разделили между собой сулейтенант Ле Стум и сержант Андре Буи. В тот же день четверо пилотов «девуатинов» из GC II/3 сбили Do 17Z из состава 6./KG 2. А 25 мая в аналогичной ситуации не повезло сержанту Жюлю Жуару из GC I/4 – при атаке «Дорнье» он был ранен в ногу и попал в госпиталь. В тот же день удача отвернулась от GC II/4, лишившийся в бою с «мессершмиттами» двух «хоков», столкнувшихся между собой. Оба пилота – сержант Франсуа Дитрих и аджюдан Пьер Вилле – погибли.

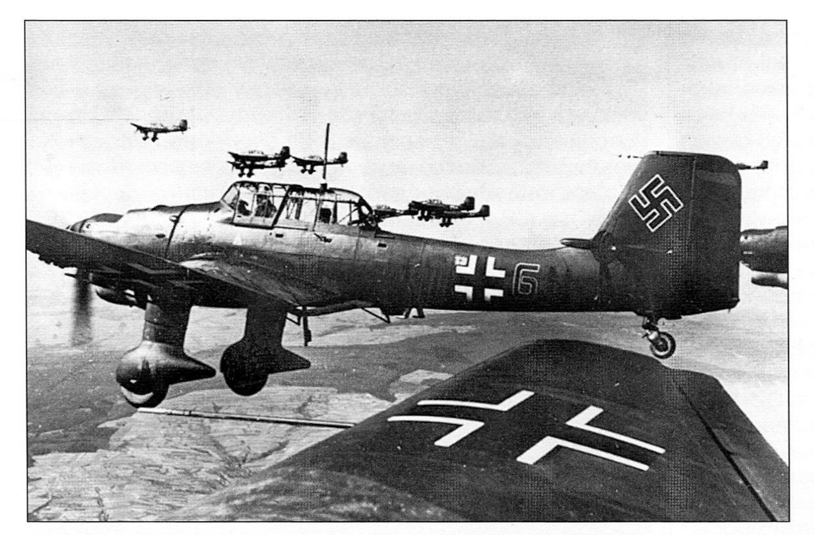
Помимо истребителей ВВС на севере Франции действовали и небольшие истребительные части морской авиации, в частности, эскадрилья AC2, в начале мая 1940 г. приступившая к перевооружению с двухмоторных «потэзов» P.631 на одномоторные MB.151. Первую декаду «блицкрига» она, по сути, бездействовала на аэродроме в Кале. 21 мая эскадрилья была эвакуирована в Кьеркевиль, а 23-го, наконец, совершила первые вылеты на сопровождение бомбардировщиков «Воут» V156F из эскадрильи AB1.

26 мая пять «кертиссов» 1-й эскадрильи GC I/4 совместно с несколькими «моранами» из GC III/1 вылетели на «вооруженную разведку». Французам пришлось вступить с бой с двумя десятками Bf 109E из I/JG 21. В итоге было сбито три H.75. Сержант-шеф Рауль Бес совершил посадку на подбитой машине в поле на вражеской территории и попал в плен. Не избежал плена и выбросившийся с парашютом аджюдан Жан Отелье. А останки лейтенанта Андре Стикуэля нашли только в 1942 г. Две победы, одержанные в том же бою лейтенантом Гилломом, не могли скрасить горечь потерь: из 14 пилотов, числившихся в 1-й эскадрилье GC I/4, к вечеру 26 мая в строю оставалось лишь трое…

Помимо воздушных боев, французские истребители продолжали нести потери от ударов вражеской авиации по аэродромам. Эффективность подобных налетов оценивалась неоднозначно – при надлежащей маскировке и рассредоточении авиационной и наземной техники бомбоштурмовые удары значительного ущерба не причиняли. Но в большинстве случаев французские командиры маскировке и рассредоточению надлежащего внимания не уделяли, и тогда вражеские налеты серьезно подрывали боеспособность авиачастей. Например, 27 мая при налете на аэродром Ланьи было уничтожено 16 MS.406 – более половины имеющегося авиапарка группы GC III/6. В результате её пришлось отвести на юг страны для перевооружения на D.520. «Девуатины» в конце мая получили и ещё две группы – GC III/3 и GC II/7. Их перевооружение происходило прямо на фронте – взамен потерянных «моранов» группы получали новые D.520 и некоторое время действовали смешанным составом. Уже 25 мая отличились новые самолеты GC II/7 – смешанный патруль из MS.406 и D.520 сбил бомбардировщика He 111.

С 27 мая ситуация на фронте существенно ухудшается для союзников. Британская экспедиционная армия оказалась прижатой к морю у Дюнкерка, и все усилия Королевского флота и Королевских ВВС были направлены на обеспечение её эвакуации. 28 мая капитулировала бельгийская армия. Французских же сил не хватало, чтобы сдержать продвижение вермахта. Армэ де л'Эр оказались в ситуации, подобной ВВС Польши во время сентябрьской кампании 1939 г.: по-

Английские эсминцы эвакуируют войска из Дюнкерка



Немецкие пикирующие бомбардировщики Ju 87 на пути к Дюнкерку, 29 мая 1940 г.

стоянный натиск наземных частей противника вынуждал часто менять аэродромы, бросая и уничтожая те самолеты, которые в других условиях вполне можно было бы отремонтировать и вернуть в строй. Другим следствием такого положения вещей стал отрыв авиации от своих наземных эшелонов – при передислокации самолеты групп прибывали на новые аэродромы без техников, запчастей и другого необходимого. Наземный же компонент, в лучшем случае, прибывал лишь через несколько дней, а в худшем – становился немецкой добычей. Как следствие, за пять дней – с 27 по 31 мая включительно – французские истребители одержали лишь три победы. Правда, и собственные потери в воздухе за этот период были незначительны: 27 мая сбито три MB.152, а 31-го – пять D.520. В последнем случае все самолеты принадлежали GC II/3 и были сбиты в одном бою с «мессершмиттами» из групп I/JG 3 и III/JG 53. Четверо французских летчиков были ранены, один из них – аджюдан Феникс – впоследствии скончался в госпитале.

Помимо «девуатинов», продолжались и поставки «хоков». Передача заказчику партии H.75A-3 позволила не только компенсировать потери в четырех имеющихся группах, но и перевооружить ещё одну – GC III/2, ранее воевавшую на MS.406. 1 июня она прибыла на авиабазу Авор в непосредственной близости от завода в Бурже, где производилась сборка «кертиссов», поставляемых из США. Там её уже ждали 30 новеньких H.75A-3. Освоение новой техники не заняло много времени, и уже 6 июня группа, возглавляемая команданом Фредериком Гейле, убыла на фронт.

Следует отметить, что «кертиссы» служили и в созданном вскоре после начала блицкрига звене ПВО завода SNCAC в Бурже. Основой его летного состава стали заводские летчики-испытатели, а также несколько польских пилотов. Именно последним – сержантам Яну Кремскему и Вацлаву Гирмеру – принадлежит первая победа звена, одержанная 24 мая, когда был сбит He 111 из отряда 8./KG 51. 5 июня пилоты звена сбили ещё пару «хейнкелей» – на этот раз из эскадры KG 55. Одну победу разделили между собой трое поляков – капитан Бронислав Косиньский, лейтенант Марианн Веселовски и сержант Кремски. А второго He 111 сбил шеф-пилот SNCAC лейтенант-колонель Марсель Хегелен. Для него это стало 23-й воздушной победой – правда, первые 22 он одержал ещё во время Первой мировой войны!

Интересной страницей боев за Дюнкерк стали действия французской авиации с баз в Великобритании. 27 мая на английский аэродром Лимпн прибыло несколько разведчиков «Потэз» P.63.11 группы GR I/14, а 30 мая туда же перебросили эскадрилью (13 самолетов) истребителей MB.152 из состава группы GC II/8. Несмотря на малую продолжительность полета «блохов», расстояние в 275 км от французского Довилля до британского Лимпна истребители преодолели без проблем, хотя садились самолеты на последних каплях горючего, а у двух машин уже на пробеге заглохли двигатели. Однако немедленно начать боевую работу они не смогли: пришлось ждать переброски наземного персонала, запчастей и прочих необходимых материалов. Из Франции пришлось везти даже моторное масло – оказалось, что английское не годится для моторов «Гном-Рон»! Тем временем разведчики совершали вылеты в сопровождении британских «харрикейнов». Наконец, в 14:30 1 июня девятка MB.152 взлетела для прикрытия одиночного P.63.11. Задачей последнего была засечка позиций немецких батарей, обстреливающих пляж под Дюнкерком. В то время над Дюнкерком действовали немецкие «юнкерсы» Ju 88A, бомбившие с пикирования корабли и суда в порту. С ними вели бой британские «харрикейны» и «спитфайры», но французские пилоты сгоряча приняли их за Bf 109E и бросились в бой. Естественно, британцы пытались отбиваться. В итоге, «Блох» су-лейтенанта Делокуэ-Форкльта получил 14 пулевых пробоин, но, к счастью, более тяжелых последствий удалось избежать – стороны разобрались в ошибке и сообща принялись за «бошей». Аспирант-шеф Маршо и аджюдан Николь разделили между собой победу над одним Ju 88A, а на обратном пути Николь подстрелил ещё и He 111 – этот успех засчитали ему как вероятную победу. По немецким же данным в том бою лишь один Ju 88A получил незначительные повреждения.

В 18:00 1 июня восемь MB.152 взлетели с задачей прикрытия французских пикировщиков V156F, также временно базировавшихся в Англии, на аэродроме Тангмер. Однако истребители своих подопечных найти не смогли, и вскоре вернулись на базу. 2 июня MB.152 из группы GC II/8 осуществили один патрульный полет над Дюнкерком, не встретив противника в воздухе. На следующий день восемь MB.152 вылетели в 12:30 для сопровождения собственного разведчика, а в 18:30 совершили ещё один патрульный полет. Ни в том, ни в другом случае воздушных боев зафиксировано не было. 4 июня эвакуация из Дюнкерка завершилась, а 5 июня эскадрилья GC II/8 вернулась во Францию, оставив в Лимпне три неисправных MB.152.

В первые дни июня бои в воздухе разгорелись с новой силой – вермахт, завершив окружение войск со-

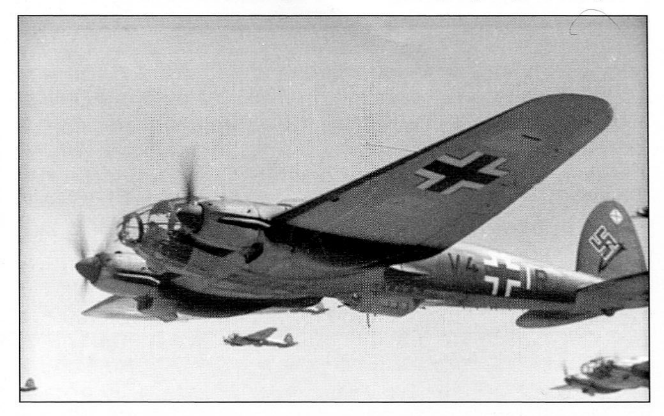
юзников у Дюнкерка, развернул свой фронт на юг, а люфтваффе приступило к авиационной поддержке наступления. С раннего утра 1 июня французские истребители поднимались для перехвата вражеских разведчиков. Около 6:00 три самолета GC I/5, пилотируемые лейтенантами Мишелем Дораном, Томашем Выбиралом (чехом) и сержант-шефом Жереми Брессо сбили Do 17 из дальнеразведывательного отряда 1.(F)/22. Немного позже сержант-шеф Доминик Пензини, взлетев с передовой площадки Шатель-Шеэри, расположенной в непосредственной близости от линии фронта, сбил Hs 126 из отряда 2.(H)/12.

Вскоре после полудня 1 июня над французскими позициями появились бомбардировщики люфтваффе. В 12:30 «девуатины» группы GC II/7 перехватили отряд «хейнкелей» (9./KG 3), сбив три самолета. Эти победы подтверждаются немецкими данными. Правда, He 111 сумели-таки дотянуть до аэродрома, но их повреждения оказались настолько серьезными, что машины пришлось списать. Около 15:15 другая группа бомбардировщиков из KG 53 была перехвачена южнее Лиона звеном «хоков» из GC I/5. Капитан Аккар со своими ведомыми – лейтенантом Периной и су-лейтенантом Ивом Ле Кальве – действуя согласно уже отработанной тактике, отделил от строя одного He 111. Но, хотя французам и удалось повредить «хейнкеля», бортстрелки последнего подбили два «кертисса». Ле Кальве удалось посадить свою машину в поле. На самолете Аккара пулями был разнесен козырек фонаря, осколками остекления пилота ранило в лицо. Аккар выбросился с парашютом, но при этом от удара о хвостовое оперение сломал ногу и руку. Упорному «Хейнкелю» уйти не удалось – его добили подоспевшие «девуатины» из GC II/7.

Бои второй половины мая и начала июня показали, что схватки с немецкими истребителями, в общем, не отличались по характеру от тех, что время от времени вспыхивали за время «Странной войны». В большинстве случаев они начинались с быстрой атаки той стороны, которая первой обнаруживала противника, а после этого распадались на индивидуальные маневренные бои в стиле «собачьей свалки». Новой для французов стала проблема борьбы с бомбардировщиками, действовавшими сомкнутыми группами по 9–27 самолетов. Хотя эффективность оборонительного вооружения немецких «бомберов» была пониже, чем у американских «Летающих крепостей», пробиться сквозь огонь их бортстрелков было трудно. Даже пушечные истребители далеко не всегда добивались успеха – что уж говорить о H.75, вооруженных только пулеметами. Например, 2 июня истребители MS.406 из группы GC I/2 преследовали несколько He 111 на протяжении около 80 км, потеряли одну свою машину, но так и не смогли сбить ни одного бомбардировщика. Ещё труднее «моранам» приходилось со скоростными Ju 88, чья скорость была сопоставимой с этими истребителями. Исключения случались тогда, когда пилотам MS.406 удавалось застигнуть бомбардировщики врасплох – так, 5 июня та же группа GC I/2 сумела без потерь со своей стороны сбить четыре Ju 88.

3 июня 1940 г. люфтваффе осуществили операцию «Паула» – налет 300 бомбардировщиков на важные военные и промышленные объекты в окрестностях Парижа. Французская система оповещения откровенно

Немецкие бомбардировщики He 111 в ходе подготовки (вверху) и проведения (внизу) операции «Паула»



«прохлопала» противника, и истребители поднялись в воздух уже вдогонку уходящим на базы «бомберам». Группа GC I/5 выслала все свои 19 исправных «хоков» в район Реймса, где они встретили три десятка Do 17, сопровождаемых множеством Bf 109 и Bf 110. Прорваться к бомбардировщикам не удалось – численно превосходящие истребители противника сумели связать боем французов. Командир группы командан Жак-Луи Муртэн «сел на хвост» Bf 110 и не прекратил атаку, пока не сбил противника. Ещё одного «сто десятого» уничтожил су-лейтенант Парнье. Следом Парнье сбил и Bf 109, но второй «мессер» зашел ему в хвост. С первых выстрелов немецкому пилоту удалось ранить Парнье, но от, казалось, неминуемой гибели его спас сержант-шеф Брессо, сбивший немца. Парнье и другому участнику боя, лейтенанту Перине, также получившему ранение, удалось посадить свои «кертиссы» в поле. А вот су-лейтенант Пьер Скотт погиб, врезавшись своим самолетом в землю.

Группа GC II/5 3 июня действовала крайне неудачно. Её командир, командан Марсель Хьюг, неверно поняв полученный приказ, выслал на перехват только девять своих машин. Пробиться к вражеским бомбардировщикам с первого захода они не смогли, и, будучи отогнанными «мессершмиттами», больше таких попыток не предпринимали, предпочтя вернуться на аэродром. Более эффективно отработали «девуатины» из GC I/3. Сержант Бербери сбил Bf 109, другие пилоты записали на свой счет три вероятные победы (два Do 17 и Ju 88). Ещё одного «Юнкерса» подбил су-лейтенант Сальва совместно с су-лейтенантом Толлоном из GC I/8, пилотировавшим MB.152. Вражеская машина, принадле-

Победы и потери французской истребительной авиации за период с 20 мая по 4 июня 1940 г. включительно

Дата	Количество сбитых самолетов*	Разбивка побед по типам	Количество потерянных истребителей	Разбивка потерь по типам
20 мая	17	Bf 109 – 4	10	MS.406 – 6
		Bf 110 – 2		H.75 – 1
		Do 17 – 2		MB.152 – 3
		Do 215 – 3		
		He 111 – 3		
		Ju 88 – 1		
		Ju 87 – 1		
		не идентифицированные – 1		
21 мая	16	Bf 109 – 5	25	MS.406 – 12
		Bf 110 – 2		H.75 – 1
		Do 17 – 5		MB.152 – 6
		Do 215 – 1		D.520 – 6
		He 111 – 2		
		Hs 126 – 1		
22 мая	11	Do 17 – 1	2	D.520 – 2
		Ju 88 – 8		
		Hs 126 – 1		
23 мая	1	Hs 126 – 1	3	MS.406 – 1
				D.520 – 2
24 мая	8	Bf 109 – 4	9	MS.406 – 8
		Do 17 – 1		P.631 – 1
		Do 215 – 1		
		He 111 – 1		
		Hs 126 – 1		
25 мая	11	Bf 109 – 1	10	MS.406 – 6
		Do 17 – 5		H.75 – 3
		He 111 – 2		D.520 – 1
		Ju 87 – 2		
		Hs 126 – 1		
26 мая	22	Bf 109 – 11	8	MS.406 – 3
		Do 17 – 3		H.75 – 3
		He 111 – 5		MB.152 – 2
		Hs 126 – 3		
27 мая	1	Do 17 – 1	3	MB.152 – 3
28 мая	1	Do 17 – 1	-	-
29 мая	1	Do 17 – 1	-	-
30 мая	-	-	-	-
31 мая	-	-	5	D.520 – 5
1 июня	9	Do 17 – 1	2	MS.406 – 1
		He 111 – 5		H.75 – 1
		Ju 88 – 2		
		Hs 126 – 1		
2 июня	2	Do 17 – 1	3	MS.406 – 1
		He 111 – 1		MB.151 – 1
				P.631 – 1
3 июня	17	Bf 109 – 9	18	MS.406 – 2
		Bf 110 – 2		H.75 – 2
		Do 17 – 3		MB.152 – 10
		Do 215 – 1		D.520 – 3
		Ju 88 – 1		P.631 – 1
		Hs 126 – 1		
4 июня	1	Bf 110 – 1	-	-
Всего	118	Bf 109 – 34	106	MS.406 – 40
		Bf 110 – 7		H.75 – 1
		Do 17 – 26		MB.151 – 1
		Do 215 – 6		MB.152 – 24
		He 111 – 19		D.520 – 19
		Ju 88 – 11		P.631 – 2
		Ju 87 – 3		
		Hs 126 – 10		
		не идентифицированные – 1		

* по французским данным

жавшая штабному звену KG 51, совершила вынужденную посадку, а её экипаж, в том числе и командир эскадры оберст Й. Каммхубер, попал в плен. За успех французам пришлось заплатить высокую цену: два пилота GC I/3 – сержант Робер и аджюдан Виншон – погибли, ещё одного D.520 пришлось списать после вынужденной посадки. А вот группа GC II/4 вообще никак не отреагировала на налеты, не проведя 3 июня ни одного воздушного боя.

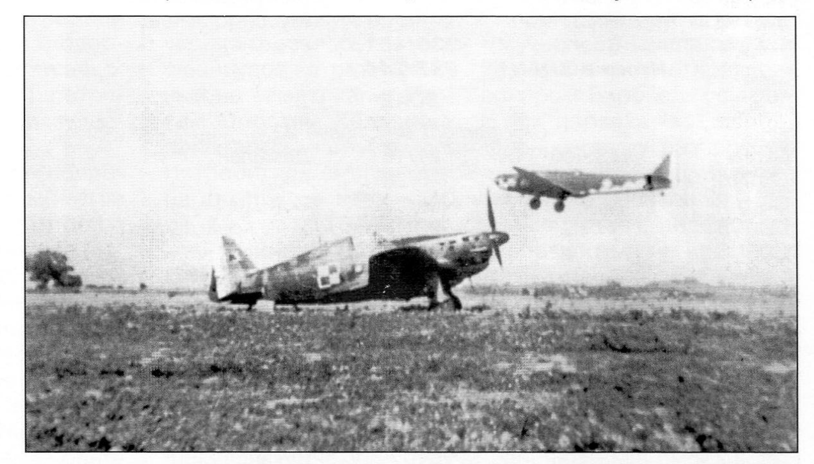
3 июня отличилась и «польская» группа GC I/145, дислоцировавшаяся на аэродроме Дрё и летавшая на легких «кодронах». Звено в составе команданта де Меримера (француза), лейтенанта Червиньского и сулейтенанта Жуковского, участвуя в отражении налета на Париж, сбило «Хейнкеля» He 111 (эту победу засчитали с пометкой «вероятно»). Единственной победы удалось добиться в тот день и пилотам «потэзов» – экипаж Гилье из ECN 2/13 над Компьенем сбил Do 17.

Агония

Падение 4 июня 1940 г. Дюнкерка ознаменовало резкое изменение расстановки сил на Западном фронте. Франция, по сути, лишилась поддержки самого действенного союзника – Великобритании (её армия окончательно выбыла из борьбы, а Королевские ВВС значительно снизили интенсивность своих действий над континентом). Силы французских сухопутных войск и авиации также были существенно ослаблены, а самое главное – потеряли те остатки воли к борьбе, которые у них ещё были. И хотя отдельные части и подразделения продолжали оказывать героическое сопротивление, кардинально повлиять на ход войны это, увы, не могло. Франция сопротивлялась ещё 20 дней, но участь её была предрешена.

Состав французской истребительной авиации к началу июня в качественном отношении улучшился. На смену выбитым «моранам» пришли D.520 (в четырех группах), MB.152 и H.75 (по одной). Однако количество истребителей в строю уменьшилось – особенно это заметно для исправных машин. Несмотря на то, что производственная и ремонтная база французской авиапромышленности почти не пострадала, наладить своевременное техническое облуживание самолетов и устранение боевых повреждений оказалось для неё непосильной задачей. Ещё более остро ощущалась нехватка опытных пилотов – часть из них погибла, часть – оказалась в госпитале или в плену. И если люфтваффе в условиях господства в воздухе могли планомерно и без особых опасений вводить в бой молодых летчиков, то для Армэ де л'Эр ввод пополнения был чреват новыми ощутимыми потерями.

Существенные изменения произошли в организации авиации. Как и раньше, основная масса истребителей была сосредоточена в Северной зоне воздушных операций (15 групп и пять отдельных эскадрилий, 357 самолетов, в т.ч. 244 исправных). Но вместо прежних четырех групаментов в ней оставалось лишь два. 21-й групамент, как и прежде, прикрывал приморский фланг французских армий. В нем имелось шесть групп (122 самолета, в т.ч. 93 исправных). Правда, одну из групп – GC I/145 – можно смело сбрасывать со счетов, поскольку состоящие в ней на вооружении легкие истребители «Кодрон» CR.714 имели мизерную боевую ценность. Остальные пять групп с самолетами «Марсель Блох» были в значительной мере недоукомплектованы: в GC II/8, вернувшейся из «британской командировки» имелась лишь 1/3 исправных машин от штата, а в остальных четырех группах – не более 2/3. Наиболее мощный кулак истребительной авиации был сосредоточен в районе Парижа. Здесь дислоцировался 23-й групамент, поглотивший части 25-го групамента и ночного истребительного групамента и включавший девять групп и пять отдельных эскадрилий (одна дневных многоместных истребителей и четыре – ночных истребителей), в общей сложности 197 одномоторных и 38 двухмоторных самолетов (исправных – соответственно 136 и 15). Групамент эксплуатировал пять типов истребителей. В наилучшем состоянии были две группы «кертиссов», располагавшие в общей сложности полусотней исправ-



Группа GC I/145 имела на своем вооружении как MS.406 (вверху), так и C.714 (внизу), июнь 1940 г.

Истребительные части «первой линии» по состоянию на 5 июня 1940 г.

Часть	Тип самолетов	Количество машин (общее/боеготовых)	Дислокация
		ZOAN	
		Groupement de Chasse 21	
GC I/1	MB.152	20/17	Шантильи лес Эглес
GC II/1	MB.152	21/17	Бретиньи
GC II/8	MB.152	8/8	Довилль
GC II/10	MB.151/152	21/15	Берней
GC III/10	MB.152	20/15	Довилль
GC I/145	CR.714	32/21	Дрё
	Всего	**122/93**	
		Groupement de Chasse 23	
GC I/3	D.520	19/13	Мо-Эсбли
GC II/3	D.520	15/10	Ла Ферт-Гоше
GC III/3	D.520/MS.406	18/5	Корнель эн Вексен
GC I/4	H.75	22/20	Эвре-Фовилль
CG II/4	H.75	37/30	Орконт
GC I/6	MS.406	22/16	Лон
GC III/7	MS.406	28/19	Колумье
GC I/8	MB.152	22/14	Клей-Сомилли
GC II/9	MB.152	14/9	Коннанр
ECMJ 1/16	P.631	38/15	Мусси-Крамель
ECN 1/13	P.631		Мелун-Вилларош
ECN 2/13	P.631		Шали эн Бир
ECN 3/13	P.631		Мелун-Вилларош
ECN 4/13	P.631		Мусси-Крамель
	Всего	**235/151**	
	Итого в ZOAN	***357/244***	
		ZOAE	
		Groupement de Chasse 22	
GC I/2	MS.406	21/16	Дамблен
GC III/2	H.75	30/28	Авор
GC I/5	H.75	26/22	Сен-Дизье
GC II/5	H.75	22/17	Туль-Круа де Мец
GC II/6	MB.152	34/27	Шатору
	Всего	**133/110**	
		Groupement de Chasse 24	
GC II/2	MS.406	30/20	Шиссэ сюр Луа
GC II/7	D.520	29/27	Авеланж
	Всего	**59/47**	
	Итого в ZOAE	***192/157***	
		ZOAA	
GC III/1	MS.406	20/?	Валанс
GC III/6	MS.406	20/?	Ле-Люк
GC III/9	MB.151/152	21/18	Лион-Столас
ECN 5/13	P.631	7/?	Лоетте
	Итого в ZOAA	***68/?***	

ных машин – почти вдвое больше, чем в трех группах, летавших на D.520. Две группы «моранов» имели 35 исправных самолетов, а две группы, вооруженные MB.152, – лишь 23 боеготовые машины. Не лучше представлялась ситуация и в пяти эскадрильях двухмоторных P.631: вместо положенных по штату 60 самолетов, они имели лишь 38, причем в большинстве своем неисправных.

Южной зоны воздушных операций теперь не существовало – её поглотила Восточная, включавшая 22-й и 24-й групаменты (семь групп, в общей сложности 192 самолета, из них 157 исправных). Как и на севере, здесь неплохо выглядели три группы, вооруженные «хоками» (77 исправных самолетов). Практически полностью было укомплектовано по одной группе с «девуатинами» и «блохами», а две группы «моранов» недотягивали до штата, располагая в сумме 36 исправными истребителями.

Зона Альп по сравнению с маем, в начале июля была даже усилена: опасность вступления в войну Италии становилась все более реальной. Теперь эта зона располагала тремя истребительными группами (одна на MB.151/152 и две на «моранах»), а также отдельной эскадрильей ночных истребителей P.631. Правда, укомплектованность этих частей была далекой от штата.

5 июня, сразу же после ликвидации группировки у Дюнкерка, вермахт приступил к реализации плана «Рот», имеющего целью занятие Парижа. Накал воздушных боев, вспыхнувших в тот день, был беспрецедентным: французские истребители заявили 55 воздушных побед (в т.ч. 24 – над Bf 109), заплатив за них 18 своими сбитыми самолетами. Особенно активно действовали группы, вооруженные «девуатинами» (соответственно, и потери они понесли самые существенные – восемь сбитых самолетов). Самолеты GC I/3 около 9:30 провели бой с «мессершмиттами» из I/JG 76, заявив две победы. Однако по немецким данным ни одна из них не подтверждается. А вот собственные потери были несомненными: противником сбито два D.520, погиб су-лейтенант Коре, а су-лейтенант получил тяжелые ранения. Дебютировавшая на D.520 группа GC III/3 записала на свой счет два сбитых Do 17Z и два Bf 109E. Обе последние победы заявил су-лейтенант Казенов, хотя на самом деле он сбил только одного «Мессершмитта», пилот которого попал в плен. А мгновение спустя и Казенову пришлось прыгать с парашютом после того, как его «девуатина» поджег другой «мессер».

Трехсамолетное звено из группы GC II/7 утром сбило разведчика Do 215. А вечером, около 17:00, группа добилась своего, пожалуй, самого громкого успеха. Сопровождая бомбардировщики, она провела воздушный бой с Bf 109E из I/JG 27 и 8./JG 53. Пилотам «девуатинов» засчитали три победы, две из которых на счету су-лейтенанта Рене Помье-Лайрара. На деле он сбил только одного противника, но зато какого – майора Вернера Мёльдерса, командира III/JG 53 и наиболее результативного на тот момент аса люфтваффе! Выпрыгнув с парашютом, Мёльдерс попал в плен, из которого его освободило падение Франции. А вот его победителю повезло меньше – несколько минут спустя самолет Помье-Лайрара был сбит, а пилот погиб. В том бою погиб также су-лейтенант Луи, а ещё двум пилотам пришлось сажать свои самолеты в поле, после чего восстановлению они уже не подлежали. Плечом к плечу с

пилотами из GC II/7 в той схватке сражались и летчики GC I/3, один из которых – лейтенант Лакомб сбил Bf 109E. Пилот последнего (хоть и не такой именитый, как Мёльдерс), также попал в плен. Позже вечером пилоты GC I/3 заявили об уничтожении ещё одного Bf 109 и одного Hs 126. Около 20:00 во время вылета на сопровождение самолета, сбрасывавшего снабжение окруженным частям, был сбит самолет пилота GC II/7 су-лейтенанта Стжембоша (поляка).

Линейка MS.406 группы GC III/1, июнь 1940 г.

Французские истребители старались действовать большими группами – так можно было рассчитывать на успех в случае встречи с противником, также применявшим подобную тактику. В частности, 5 июня группа GC II/5 выслала на прикрытие штурмовиков «Бреге» Br.693 сразу 20 «хоков». Поскольку место базирования группы находилось слишком далеко от района боевых действий, «кертиссы» совершили промежуточную заправку на аэродроме Коннантр, где дозаправились и продолжили выполнение боевого задания. На подходах к цели французов перехватили «мессершмитты» из эскадры JG 27. Хотя пилоты «Хоков» приложили все усилия, чтобы удержать противника подальше от своих подопечных, сделать это было непросто. Французам удалось сбить лишь одного Bf 109E, а немцы серьезно повредили пять H.75. Некоторым утешением стала победа, одержанная на обратном пути, когда французы сбили некстати подвернувшегося им разведчика Hs 126 из отряда 1.(H)/13. Победу раздели между собой сразу девять летчиков.

На следующий день с аналогичной задачей – сопровождение штурмовиков – вылетели 15 самолетов группы GC II/5. И в этот раз им пришлось вести бой с «мессершмиттами». Двум поврежденным «хокам» удалось совершить вынужденные посадки в поле. Пилот одного из них – чех сержант-шеф Йозеф Янеба – довольно быстро смог вернуться в свою группу. Судьба же второго – лейтенанта Пьера Оза – долгое время оставалась неизвестной. Позже удалось установить, что он был убит, оказывая сопротивление немецким пехотинцам, пытавшимся взять его в плен. Небольшой компенсацией за эти потери стало уничтожение одного Bf 109E. Эту победу зачли сержант-шефу Рожеру Кегинеру.

Группа GC II/4 5 июня действовала над Пикардией, патрулируя воздушное пространство. Утром в ходе вылета девяткой самолетов был обнаружен разведчик Hs 126, шедший в сопровождении «мессеров» из JG 1. Пока другие пилоты связали боем вражеские истребители, су-лейтенант Жорж Баптизе и лейтенант Алоиз Хлобил сбили «Хеншеля». Сразу же после этого Баптизе сумел зайти в хвост «Мессершмитту». Всего лишь одна очередь – и Bf 109E исчез во вспышке взрыва. А вечером боевой счет группы пополнился ещё одним «хеншелем». И снова отличился чех – капрал Ян Трулар. 6 июня пилоты GC II/4 заявили четыре вероятные победы и одну достоверную. Последняя на счету лейтенанта Плюбо, сбившего Bf 109E.

На западном фланге фронта, над Нормандией, воевала группа GC I/4. Утром 5 июня она выслала 15 H.75 для сопровождения штурмовиков «Бреге» Br.693, совершавших налет на цели южнее Аббевиля. Французов встретили крупные силы вражеских истребителей из JG 3. В итоге вспыхнул маневренный воздушный бой, продолжавшийся добрые полчаса. Пилоты GC I/4 заявили о семи воздушных победах (существенно преувеличив свои успехи), сами же потеряли лейтенанта Пьера Мезонье. На следующий день группа дважды вылетала для сопровождения разведчиков, совершив в общей сложности 15 самолето-вылетов. Утренняя миссия прошла без происшествий, а вот вечерняя оказалась не такой «скучной». Сначала на пути французов встретился Hs 126, немедленно отправленный на землю капитаном Бернаром Барбье и сержантом Огюстом Келлером. Затем парочка «мессеров» попыталась зайти в хвост французскому разведчику. Истребители смогли пресечь эту попытку, но сразу же на французов навалилось несколько звеньев Bf 109E из JG 3 и JG 76. «Играя в меньшинстве», пилоты «хоков» не смогли защитить подопечного, и не прошло и пяти минут, как «Потэз» был сбит. В первые же минуты боя было сбито и два «кертисса», а их пилоты лейтенанты Эрик Одемар д'Аленкон и Гарольд де ла Таль-Трентьевилль, погибли. Судьба ещё одного пилота, лейтенанта Андре Вейса, до сих пор остается доподлинно неизвестной – ни его самолет, ни тело так и не были найдены. Больше повезло капрал-шефу Франтишеку Стику (чеху) – будучи раненным, он смог совершить вынужденную посадку. Со своей стороны, французы увеличили свой боевой счет тремя сбитыми «мессерами»: успехов добились лейтенант Эдмон Гиллом, аджюдан Шарль Дагбер и чех лейтенант Франтишек Бурда. А поздним утром 7 июня аэродром Эвре, где базировалась GC I/4, проштурмовали «мессершмитты», уничтожив одного H.75 и повредив две другие машины. С учетом машин, потерянных и поврежденных в предыдущие дни, а также раненых и погибших пилотов, это означало, что группа почти полностью потеряла боеспособность. В последующие дни она совершала только эпизодические вылеты силами не более звена. В одном из них, 11 июня, погиб командир 2-й эскадрильи капитан Барбье – при полете на малой высоте его самолет сбили немецкие зенитки.

6 июня группа GC I/3 записала на свой счет три достоверные победы (два Bf 109E и один Do 17Z) и две вероятные (Bf 109E). Правда, как обычно, «достовер-

ность» этих побед оказалась сомнительной. На деле был сбит лишь один «Мессершмитт», а его пилот попал в плен. «Дорнье» отделался лишь повреждениями. Собственные потери составили один D.520, разбитый аджюданом Бурбоном при вынужденной посадке. Пилоты GC III/3 заявили в тот день две победы – над Bf 109 и Bf 110 – но ни одна из них немецкими источниками не подтверждается. На следующий день GC I/3 увеличила свой счет на одного Bf 109E и одного Do 17, а ещё пару «дорнье» ей засчитали как вероятные победы. Однако подтверждение этих успехов по немецким данным отсутствует. GC II/3 7 июня засчитала три сбитых Bf 109 и одного «Хейнкеля», но на деле её пилоты лишь добили He 111P из отряда 7./KG 55, ранее подбитого зенитками. Был потерян и один «Девуатин» – «мессершмитты» сбили самолет капитана Биссудра. В тот же день один He 111 пополнил и счет группы GC II/7, но в действительности три её летчика смогли лишь повредить бомбардировщик, сумевший возвратиться на базу.

«Кертиссы» группы GC II/5 7–8 июня действовали с передового аэродрома Коннатр. Потерь в эти дни удалось избежать. А вот победы были – 7 июня су-лейтенант Ян Клан сбил «мессера», а 8-го ещё два Bf 109 записали на свой счет аджюдан Франсуа Лашо и капрал-шеф Франтишек Хабера (последний сбил ещё и Hs 126). GC II/4 7 июня выслала шесть H.75 на сопровождение разведывательного «Потэза». По пути им встретилось звено вражеских бомбардировщиков, и горячие французские парни, забыв про подопечного, бросились на «дичь». Однако иметь дело им пришлось не с «бомберами», а с не замеченными поначалу истребителями Bf 109E из эскадры JG 3. Надо сказать, что французы не сплоховали: су-лейтенант Жерар сбил одного «мессера», а су-лейтенант Александр Тремело и сержант-шеф Жан Полен – другого. Тем временем командир группы капитан Реги Гуи со своим ведомым сержант-шефом Труларом вышел в атаку на бомбардировщиков. Но несколько секунд спустя они сами превратились в добычу – в хвост им зашли «мессеры». Тулар показал себя отнюдь не лучшим образом, бросив командира. А тот, оставшись один на один с несколькими противниками, был сбит и погиб…

8 июня группа GC II/4 совершила два вылета большими силами – 17 и 18 самолетов. Вражеская авиация действовала очень интенсивно, и проблем с поиском противника не было. В утреннем вылете шесть пилотов группы разделили между собой одного сбитого бомбардировщика. В схватке с истребителями прикрытия пришлось уповать не на «стайную» тактику, а на индивидуальное мастерство. Су-лейтенант Плюбо, сержант-шеф Касеноб и аджюдан-шеф Паулан сбили по одному «мессеру». Правда, и самолет Паулана был подбит. Тому пришлось садиться на вынужденную, после чего он попал в госпиталь. Ещё один французский пилот, Родольф Блан, сумел покинуть горящий «Кертисс» с парашютом. После обеда, во втором вылете, Плюбо сбил He 111, но когда он совместно с су-лейтенантом Бернаром Кордье добивал второго «бомбера», его «Хок» был подбит «мессершмиттами». Плюбо получил ранение, но смог спастись с парашютом. В том бою был ранен и су-лейтенант Жан Гулло, но он сумел дотянуть до своего аэродром и благополучно посадить истребитель.

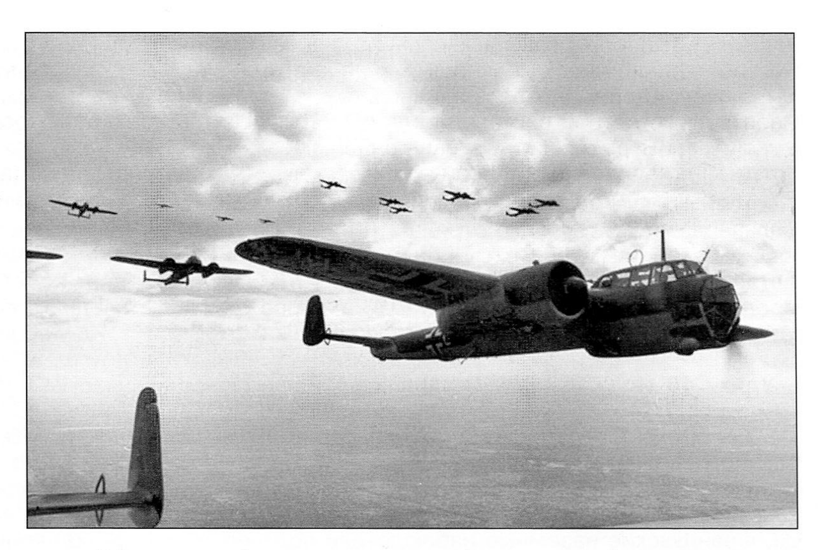
7 июня совершила свои первые боевые вылеты на H.75 группа GC III/2. На следующий день её самолеты пять раз поднимались в воздух для патрулирования воздушного пространства южнее р. Эна. Из-за низкой облачности действовать приходилось на небольшой высоте, в пределах досягаемости немецких легких зениток. Это было чревато последствиями, в чем пилотам GC III/2 пришлось убедиться тем же утром, когда патрульная девятка погналась за одиночным Hs 126. Сбить его так и не удалось, а вот семь «кертиссов» получили повреждения от зенитного огня. Аджюдану Морису Ромею и сержант-шефу Рене Пицону пришлось сажать свои поврежденные машины в поле… Вечером 8 июня самолеты 6-й эскадрильи перехватили два He 111, сбив одного из них. Бой французы провели в беспорядке, рассеяв строй, и возвращались на базу уже не всей эскадрильей, а по звеньям. Одно из них было атаковано Bf 110 из эскадры ZG 26, сбившими одного H.75. Пилотировавший его сержант Пьер Цинникер погиб. В тот же вечер девятка «кертиссов» атаковала и сбила разведчик Hs 126. В общем, результаты первых боев на новой технике пилоты GC III/2 оценивали неоднозначно. С одной стороны, по скоростным и маневренным качествам H.75 существенно превосходил MS.406, на которых эта группа воевала ранее. С другой – «Кертиссу» не хватало огневой мощи 20-мм пушки, имевшейся на «Моране».

Группа GC III/10 7 июня одержала свою последнюю победу в битве за Францию – сержант Ле Пек сбил Bf 109.

Поскольку группа GC I/4 временно выбыла из строя, 8 июня 15 самолетов группы GC I/5 перебросили на аэродром Эвре для действий над Нормандией. После обеда они успели выполнить три вылета силами двух-трех звеньев каждый. В ходе одного из них шестерка «кертиссов» настигла над Руаном пикировщиков Ju 87 из эскадры StG 1. Две машины были сбиты капитаном Алоизом Васатко (чехом) и су-лейтенантом Марселем Рокеттом, но их самолеты также

Отлетался… Немецкие солдаты осматривают сбитый французский истребитель «Блох»

Немецкие бомбардировщики Do 17 в небе над Францией, 21 июня 1940 г.



получили повреждения от огня бортстрелков «штук», и им пришлось садиться в поле.

Со «штуками» сражались 8 июня и «девуатины» группы GC II/3. Её пилоты сбили два Ju 87 из состава инструкторской группы IV(St)/LG 1, хотя по их докладам было сбито три пикировщика, да в придачу ещё и один Bf 109E. Французы потеряли одного D.520, на котором совершил вынужденную посадку один из наиболее результативных пилотов части, сержант Венцеслаус Цукр (чех), на счету которого было две индивидуальные победы (в т.ч. одна в бою 8 июня) и шесть групповых. Раньше в тот же день группа лишилась ещё одного «Девуатина», подбитого зенитками и разбившегося при попытке вынужденной посадки.

8-9 июня интенсивно работали «кодроны» группы GC I/145. 8 июня капитан Вчелик и поручик Червиньски сбили в окрестностях Омала бомбардировщик Do 17. Наиболее интенсивные бои группа GC I/145 вела 9 июня. Правда, утренний боевой вылет в тот день закончился безрезультатно. Несколько часов спустя в воздух поднялись 18 «кодронов», ведомые командиром группы командантом Кемпиньским. Сразу после взлета на аэродром пришлось вернуться капитану Фрею – на его истребителе двигатель работал с перебоями. У Вернона пилоты GC I/145 обнаружили группу Bf 109, находящуюся примерно в 2000 м ниже. «Мессершмитты» из группы II/JG 27, как оказалось, сопровождали 25 бомбардировщиков Do 17 из III/KG 2. Атака польских истребителей была нескоординированной, но результативной. Первой на противника обрушилась пара Гловчиньски – Черняк. Воспользовавшись фактором внезапности, пилоты сумели «завалить» два «мессера». А дальше завязалась типичная «собачья свалка», в которой истребители сопровождения сумели связать боем «кодроны». К бомбардировщикам удалось прорваться лишь звену капитана Вчелика (ведомые – лейтенант Ковальски и аджюдан Маркевич), общими усилиями сбившего одного Do 17. В схватке с истребителями одного Bf 109 записал на свой счет аджюдан Парафиньски, но и GC I/145 понесла тяжелые потери: три пилота погибли, а один был ранен. После выхода из боя группа оказалась рассеянной, и «кодронам» пришлось садиться на аэродромах Дрё, Эвре и Виллакублэ. В тот же день вечером пять CR.714 поднялись по тревоге на перехват бомбардировщиков, атаковавших железнодорожную станцию в Дрё, но те успели ретироваться до появления истребителей.

9 июня своих наибольших успехов достигла группа GC I/3. Около 12:40 она провела бой с «мессершмиттами» из II/JG 27, по результатам которого были заявлены четыре достоверные победы (засчитанные капитану Жерару, аджюдан-шефу Гиллому, су-лейтенанту Мадону, а также совместно лейтенанту Кабаре и сулейтенанту Бутарелю), а также две вероятные. Редчайший случай – все эти победы подтверждаются немецкой стороной, лишившейся шести Bf 109E. Двое пилотов погибли, трое попали в плен, а командир немецкой группы гауптман Андреас разбил самолет при вынужденной посадке на своей территории. Французы же потеряли лишь одну машину, на которой сел на вынужденную Гиллом. В других схватках, состоявшихся в той день, пилоты GC I/3 записали на свой счет ещё одного «мессершмитта», трех Do 17 (и ещё двух – вероятно) и пары «штук». Из всего этого подтверждается лишь уничтожение двух самолетов из штабного звена эскадры пикирующих бомбардировщиков StG 1 – Do 17M и Ju 87B. На этом фоне успехи других групп «девуатинов» выглядят бледно: счет GC II/3 увеличился на одного Do 215 и одного Hs 126, а GC III/3 – на одного Bf 109 (все три победы – с пометками «вероятно»).

Из частей, вооруженных H.75, 9 июня особенно активно действовала GC III/2. Четырежды в течение дня её самолеты отправлялись на боевые задания. В частности, ранним утром тройка «кертиссов» во время разведывательного полета встретила одиночный Hs 126. Французские истребители выполнили несколько заходов, буквально изрешетив «Хеншель» пулями, но тот упорно не желал падать. А тем временем подоспели «мессершмитты» из JG 27, и пилотам «хоков» пришло обратить свое внимание на них. Схватка закончилась вничью: лейтенант Фердинанд Дюброель, командир 6-й эскадрильи, сбил одного Bf 109E, а гауптман Адольф Галланд подбил «Кертисса» сержант-шефа Жоржа Эльмингера. Получивший ранение французский летчик смог посадить свою машину в поле.

На рассвете 10 июня крупный воздушный бой провела группа GC I/5, выславшая на патрулирование 16 своих «хоков». Над прикрываемым районом французы встретили группу Ju 88, шедшую в сопровождении двухмоторных истребителей Bf 110. GC I/5 разделила свои силы: пока 2-я эскадрилья пыталась связать боем эскорт, 1-я прорвалась к бомбардировщикам. Особо успешной атака не стала – удалось сбить лишь один «Юнкерс», победу над которым разделили сразу пять летчиков 1-й эскадрильи. Более удачным стал бой 2-й эскадрильи – лейтенант Томаш Выбирал, сулейтенант Жорж Лефоль и сержант Морис Таллен сбили по одному «сто десятому». Потерь в том бою GC I/5 не понесла. В ходе вечернего патрулирования была перехвачена группа He 111 из KG 53, также действовавшая под прикрытием Bf 110. Капитан Васатко

сумел сбить одного «хейнкеля», но несколько Н.75 получили повреждения в бою с «мессершмиттами». Группа GC II/5 10 июня сбила разведчик Do 17 из отряда 1.(Н)/13.

Также 10 июня GC II/7 записала на свой счет два Do 17 (и ещё одни – как вероятную победу). На деле же жертвой «девуатинов» стал единственный Do 17P из дальнеразведывательного отряда 1.(F)/123. На следующий день «мессершмитты» сбили D.520, приданный летавшей ещё на «моранах» группе GC I/6. Потери продолжались и в последующем – 13 июня по одному «девуатину» в боях с Bf 110 потеряли группы GC II/3 и GC III/3.

Утром 10 июня в воздух поднялись 12 «кодронов» группы GC I/145, южнее Дрё перехвативших несколько Do 17, прикрываемых дюжиной «мессершмиттов» из эскадры JG 3. В короткой стычке поляки записали на свой счет два сбитых бомбардировщика (Черняк и Жуковски) и одного истребителя (капитан Лагуна). Правда, французские наземные наблюдатели подтвердили падение лишь одного Bf 109, но и эта потеря в германских документах отсутствует. Неприемлемую для командира ошибку допустил комендант Кемпиньски: приняв «мессершмитты» за свои истребители, он пристроился к ним. Пилоты люфтваффе оказались более внимательными и, заметив чужака, открыли огонь. «Кодрон» был сбит, но Кемпиньски отделался лишь ранениями и попал в госпиталь. На посту командира GC I/145 его заменил капитан Лагуна. До полудня самолеты группы ещё раз поднимались в воздух по тревоге, но противника не встретили. А на следующий день в связи с дестабилизацией обстановки на фронте группу пришлось передислоцировать в Сермезе.

11 июня два Hs 126 стали добычей «кертиссов» из GC II/4. Но на следующий день группе пришлось эвакуироваться с аэродрома Орконте в Пуан-ле-Валле. Уже 13 июня отступление пришлось продолжить – группа перелетела в Оксер, где её летный состав принял участие в эвакуации самолетов Н.75 из находившегося там Центра подготовки специалистов. 15 июня группа сосредоточилась в Дюн-сюр-Орон. А на следующий день она лишилась своего командира, команданта Андре Борне. Когда в группу пришел приказ произвести воздушную разведку на малой высоте, Борне решил выполнить задачу лично. Увы, уйти от трех «мессершмиттов» ему не удалось...

Пришлось отступать и другим группам. GC I/5 12 июня оставила Сен-Дизье, чтобы перелететь в Сен-Парре-лес-Воде. Правда, отступая, группа пыталась «огрызаться»: при перелете на новый аэродром капитан Васатко, су-лейтенант Рокетт и сержант-шеф Пенцини атаковали встретившегося на их пути разведчика Hs 126. Сбить его не удалось, а яростно отстреливавшийся бортстрелок «Хеншеля» нанес такие повреждения «хокам» двух последних пилотов, что им пришлось садиться в Сен-Парре-лес-Воде с убранным шасси. На следующий день GC I/5 перелетела в Аваллон, а 15 июня – в Субдрэй у Буржа. В тот же день четыре пилота разделили между собой победу над Hs 126, а другие летчики занимались приемкой новых «кертиссов» на сборочном предприятии в Бурже, также готовившемся к эвакуации. Среди них были и три машины новейшей модификации Н.75А-4 – одни из очень немногих таких самолетов, попавших во фронтовую часть. Пополудни, возвращаясь из очередного боевого вылета, чех сержант Эмиль Моравечек израсходовал почти все топливо и сел в поле. Местные жители помогли летчику, поделившись бензином. Увы, услуга оказалась медвежьей: при попытке взлета низкокачественное топливо сдетонировало, и самолет мгновенно превратился в огненный шар, не оставив сержанту никаких шансов... На следующий день су-лейтенант Жорж Лефоль, сержант-шеф Жереми Брессо и сержант Жан Гиру сбили Hs 126, одержав тем самым последнюю победу на «кертиссах» в битве за Францию.

Но вернемся немного назад, чтобы отследить путь других истребительных групп, принимавших активное участие в боях середины июня. Воевавшая на «девуатинах» GC I/3 14 июня записала на свой счет три сбитых Hs 126, но на деле люфтваффе лишились двух машин этого типа – обе принадлежали отряду 2.(Н)/10. Экипаж одного «Хеншеля» погиб, второго – сумел дотянуть до аэродрома, но самолет уже восстановлению не подлежал. На следующий день су-лейтенант Мадон («соучастник» всех побед, одержанных накануне) сбил ещё одного «Хеншеля» – на этот раз из 3.(Н)/13. Ещё одного Hs 126 сбила в тот же день группа GC II/7. Пилоты той же части заявили об уничтожении двух Do 17, но в действительности им удалось лишь повредить одну машину. Собственные потери составили три D.520: один был сбит бортстрелками бомбардировщиков, другой – зенитной артиллерией, а третий стал жертвой «мессершмиттов».

Группа GC II/5 13 июня вынуждена была оставить обжитый аэродром Туль Круа-де-Мец и перебазироваться в Дижон-Лонгви. На следующий день четырем её пилотам удалось сбить Do 17 из штабного звена KG 77. А 15 июня шесть летчиков разделили победу над Не 111 из 3./KG 53.

Наиболее активно в последние дни битвы за Францию действовала ещё одна группа «кертиссов» – GC III/2. 11 июня аджюдан-шеф Жан Неделец сбил Hs 126, а на следующий день такой же самолет отправил на землю капитан Эдуард Корнильон-Морилье – ветеран, одержавший свои первые воздушные победы ещё в Первую мировую войну. 12 июня GC III/2 перебазировалась в Оксерр. На следующий день утром группа выслала для патрулирования 17 «Хоков». Им встретились два десятка пикировщиков Ju 87 из II/StG 77, прикрываемых истребителями Bf 109 из эскадры JG 27. Воспользовавшись минутным замешательством эскорта, французы сумели прорваться к «штукам», сбив три пикировщика. Побед добились лейтенант Морис Ле Блан, капитан Жорж Керангуве и аджюдан Антуан Море. Во втором заходе французы одержали ещё четыре победы, но бортстрелки «штук» к тому времени «проснулись», и почти все «кертиссы» получили повреждения. Командир группы Фредерик Гейле, получив серьезное ранение в лицо, все-таки смог покинуть свой самолет с парашютом. Су-лейтенант Андре Лансуа, также раненный, смог посадить свою машину на вынужденную. Аджюдану Морису Роме повезло меньше – его самолет разбился, а пилот погиб.

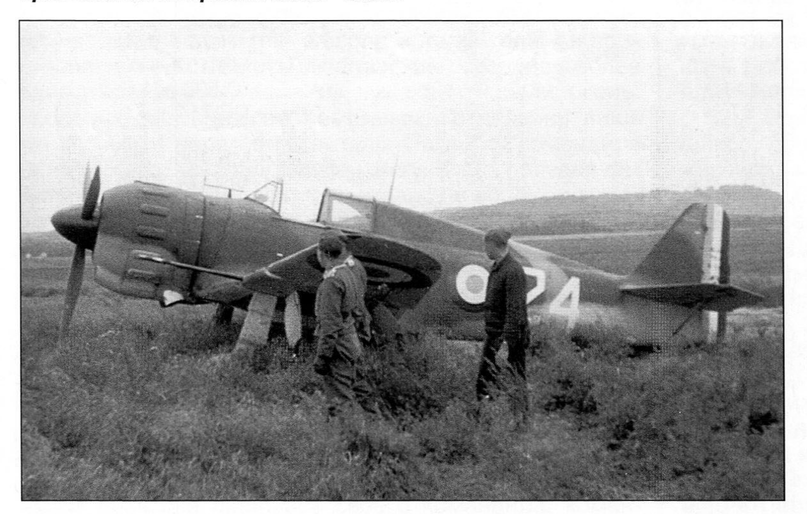
Если «кертиссы» практически не участвовали в воздушных боях после 15 июня, то части, вооруженные «девуатинами», одерживали победы и в последующие дни. В частности, 16 июня они увеличили свой боевой счет на четыре достоверные и две вероятные победы.

Победы и потери французской истребительной авиации за период с 5 по 24 июня 1940 г. включительно

Дата	Количество сбитых самолетов*	Разбивка побед по типам	Количество потерянных истребителей	Разбивка потерь по типам
5 июня	55	Bf 109 – 24 Bf 110 – 3 Do 17 – 1 He 111 – 13 Ju 88 – 3 Hs 126 – 8 Hs 123 – 3	18	MS.406 – 4 H.75 – 2 MB.151/152 – 4 D.520 – 8
6 июня	28	Bf 109 – 18 Bf 110 – 2 Do 17 – 5 Do 215 – 1 Hs 126 – 2	15	MS.406 – 1 H.75 – 7 MB.152 – 6 D.520 – 1
7 июня	20	Bf 109 – 13 Do 17 – 2 He 111 – 3 Hs 126 – 2	10	MS.406 – 1 H.75 – 7 MB.152 – 6 D.520 – 1
8 июня	24	Bf 109 – 9 He 111 – 1 Ju 87 – 13 Hs 126 – 3	16	MS.406 – 7 H.75 – 4 MB.152 – 3 D.520 – 2
9 июня	24	Bf 109 – 14 Do 17 – 3 He 111 – 3 Ju 87 – 2 Hs 126 – 2	18	H.75 – 6 MB.152 – 4 D.520 – 1 CR.714 – 7
10 июня	12	Bf 110 – 3 Do 17 – 4 He 111 – 1 Ju 88 – 1 Hs 126 – 1	3	MS.406 – 2 CR.714 – 1
11 июня	6	Do 17 – 2 Hs 126 – 4	8	MS.406 – 3 MB.152 – 4 D.520 – 1
12 июня	2	Hs 126 – 2	-	-
13 июня	10	Bf 109 – 4 He 111 – 1 Ju 87 – 3 не идентифицированные – 2	6	H.75 – 3 MB.152 – 1 D.520 – 1
14 июня	5	Do 17 – 1 Do 215 – 1 Hs 126 – 3	2	MB.151 – 1 P.631 – 1
15 июня	14	Do 17 – 2 He 111 – 1 Ju 88 – 1 Hs 126 – 4 Hs 123 – 1 не идентифицированные – 5	5	H.75 – 2 D.520 – 3
16 июня	5	He 111 – 1 Ju 88 – 1 Hs 126 – 3	4	MS.406 – 1 H.75 – 1 D.520 – 2
17 июня	1	He 111 – 1	1	MS.406 – 1
18-24 июня	4	Do 17 – 1 He 111 – 1 Hs 126 – 2	4	MS.406 – 2 MB.152 – 2
Всего	210	Bf 109 – 80 Bf 110 – 8 Do 17 – 21 Do 215 – 2 He 111 – 26 Ju 88 – 6 Ju 87 – 18 Hs 126 – 38 Hs 126 – 4 не идентифицированные – 1	110	MS.406 – 23 H.75 – 26 MB.151/152 – 31 D.520 – 21 CR.714 – 8 P.631 – 1

* по французским данным; без учета сбитых итальянских самолетов

Солдаты вермахта с удовольствием позируют на фоне брошенных истребителей «Блох»



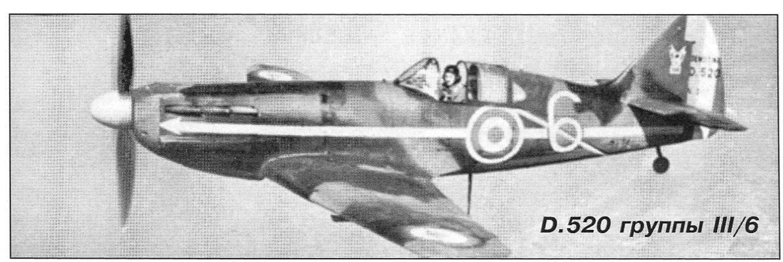
GC I/3 сбила одного Ju 88 и (вероятно) одного He 111, GC II/3 – два He 111 (в т.ч. одного вероятно), а GC III/3 – пару Hs 126. Из всего этого перечня по немецким данным подтверждается потеря лишь одного He 111P из отряда 9./KG 54. Свои потери составили четыре машины: два D.520 из GC II/7 разбились в летных происшествиях, самолет аджюдана Буалю из GC I/3 сбили бортстрелки бомбардировщиков (пилот спасся на парашюте), а машина су-лейтенанта Сальва стала жертвой зениток во время разведывательного полета (летчик смог совершить вынужденную посадку). 18 июня комендант Мюммлер из GC II/7 сбил одного He 111 и повредил другого.

Единственная часть, вооруженная легкими истребителями CR.714 – «польская» группа GC I/145 – 12 июня получила три истребителя «Марсель Блох» MB.152. Это стало следствием соглашения между командующим польской авиацией во Франции генералом Зайонцем и французскими военными властями о перевооружении группы на новые самолеты, достигнутого 9 июня 1940 г. Для ускорения освоения MB.152C1 часть летного состава GC I/145 откомандировали в группы GC I/1 и GC I/8, летавшие на этих самолетах. Но французская оборона уже рушилась, и перевооружить группу не успели. Из Сермезе пилоты GC I/145 выполнили всего два патрульных полета на CR.714. 13 июня часть перевели в Шаторуа, где «кодроны» совершили ещё семь вылетов, ни в одном из них не встретив неприятеля. 16 июня в ходе эвакуации группа оказалась в Рошфоре. В то время в ней насчитывалось 14 пилотов – 13 поляков и один француз. После того, как город оставили французские войска, польский персонал группы 19 июня бросил уцелевшие к тому времени самолеты – 11 CR.714 и два MB.152 – и морем эвакуировался в Англию.

«Под занавес» битвы за Францию самолеты D.520 получила группа GC III/7, ранее летавшая на «моранах». 20 июня два её пилота совместно с шестью летчиками MB.152 из GC I/1 сбили разведчик Hs 126 из отряда 4.(H)/22. Последняя же победа в битве за Францию была одержана пилотом «Морана» – су-лейтенантом Маршелидоном из GC I/2, сбившим 24 июня, за несколько часов до перемирия, самолет Hs 126. По иронии судьбы, последним потерянным французским истребителем стал также MS.406 су-лейтенанта Рапенна из группы GC I/6, сбитый в тот же день зенитной артиллерией.

Помимо франко-германского фронта, в июне 1940 г. велись боевые действия и на «втором фронте», открывшемся после вступления Италии 10 июня 1940 г. во Вторую мировую войну. 11 июня 1940 г. итальянские сухопутные войска начали наступление на франко-итальянской границе, где 20 итальянским дивизиям противостояло всего четыре дивизии французской армии «Альпы». В ночь на 13 июня в бой включилась авиация – бомбардировщики «Фиат» BR.20 нанесли удар по Тулону. Утром 13 июня итальянская авиация отработала по аэродромам Фаенсе и Иер. В обоих случаях налет строился по одинаковому сценарию: сначала истребители «Фиат» CR.42 проштурмовали аэродромы, а затем они подверглись налету бомбардировщиков BR.20. Но если над Фаенсе противника в воздухе встречено не было, то над Иером бомбардировщики были перехвачены четырьмя D.520 из группы GC III/6 (она перевооружалась с «моранов» на «девуатины»). Аджюданы Ле Глоан и Гужон сбили два BR.20, третий «Фиат» получил повреждения. А два дня спустя Ле Глоан стал настоящим героем боев с итальянцами. Патрулируя в паре с капитаном Бернаш-Ассоланом, он встретил группу «фиатов» CR.42, сбив два из них (одну победу раздели оба французских пилота, вторая была записана единолично Ле Глоану). Возвращаясь на свой аэродром, французы застали над ним ещё полтора десятка CR.42, штурмовавших его, и уже успевших поджечь три «девуатина». Несмотря на численное превосходство противника Ле Глоан и Бернаш-Ассолан бросились в бой,

сбив ещё два биплана (снова одна победа была разделена, а вторая признана за Ле Глоаном). Когда же CR.42 ретировались, над полем боя появился «Фиат» BR.20 из 172-й разведывательной эскадрильи. Ле Глоан атаковал и его. В результате противник был сбит. Два члена экипажа BR.20 погибли, ещё два выбросились с парашютами, и попали в плен.

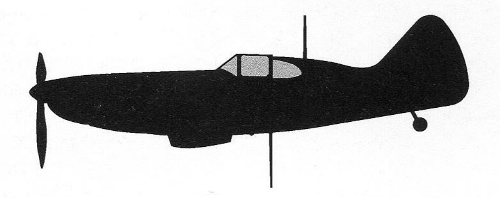

D.520 группы III/6

Гораздо менее удачно действовали против итальянцев пилоты MB.151 – такими самолетами на юге Франции была вооружена флотская эскадрилья AC3, базировавшаяся на аэродроме Курс Пьерфо. 15 июня этот объект атаковали 26 CR.42 из 150-й группы. В воздухе их встретила патрульная четверка «блохов», а на подмогу поднялось ещё пять MB.151. В ходе ожесточенной маневренной схватки итальнцы без потерь со своей стороны сбили три MB.151, а ещё две поврежденные машины сели «на брюхо». С 16 июня активность итальянской авиации над Альпами свелась к нулю из-за ухудшившейся погоды. Продолжались налеты на цели на о. Корсика и в Северной Африке, но французские истребители им не противодействовали.

Предвидя неминуемое поражение, французское командование уже вечером 16 июня отдало приказ о передислокации наиболее ценной авиатехники в Северную Африку. Самолеты для перелета через Средиземное море сосредотачивались в Перпиньяне, наземным эшелонам авиагрупп предписывалось двигаться в Марсель для погрузки на суда. Из истребителей приоритет отдавался H.75. 18 июня группа GC I/4 первой перелетела в Алжир, перегнав 18 «кертиссов». В тот же день за ней последовала GC III/2. Испортившаяся погода над морем вынудила приостановить перелеты на два дня, но это время использовали для эвакуации в Перпиньян «кертиссов», собираемых на предприятии в Тулузе. Среди них было и пять новейших H.75A-4, полученных группой GC II/5. С 21 июля перегонка в Алжир возобновилась, и к моменту подписания перемирия в Северной Африке находилось уже 157 H.75. В Северную Африку удалось перегнать и 175 D.520, после чего во Франции осталось 153 машины этого типа. С другими типами истребителей дело обстояло хуже – например, MB.151/MB.152 из-за малой продолжительности полета вообще не имели шансов преодолеть Средиземное море. В итоге, в Северной Африке оказалось лишь четыре MB.151 из флотской эскадрильи AC3. Остальныне 8 групп, вооруженные «блохами» – GC I и II/1, GC II/6 (перевооружавшаяся с MB.152 на D.520), GC I/8, GC II и III/9, а также GC II и III/10 – сосредоточили на аэродромах Южной Франции.

Группы, вооруженные MS.406, по состоянию на 25 июня 1940 г. были распределены между метрополией и заморскими владениями. В частности, во Франции оставались GC III/1 в Мериньяне, GC I/2 и GC II/2 в Ниме, а также GC I/6 в Салон-де-Провансе. Ещё три группы находились в Северной Африке (GC III/5 в Бир Генихе, GC I/9 в Дудже и GC I/10 в Джедейде). В общей сложности, с учетом резерва, в Северной Африке было 203 «морана». Наконец, GC I/7 передислоцировалась в Сирию, на аэродром Райяк.

По результатам битвы за Францию наиболее эффективными истребителями оказались американские «кертиссы»: на их счету 234 подтвержденные победы и 87 вероятных. Пилоты истребителей MB.151/152 добились 206 бесспорных и 47 вероятных побед. 189 подтвержденных (и ещё 91 вероятная) побед – на счету MS.406, а на счету D.520 – соответственно, 108 и 39. Однако эти цифры, приводимые французами, завышены вдвое-втрое: скажем, на долю «девуатинов» в действительности пришлось около 50 сбитых немецких машин. Собственные потери были весьма занчительными: так, около 270 MB.151/152 были потеряны в боях, авариях или оставлены врагу. Потери MS.406 составили порядка 150 самолетов в воздухе и до 100 – на земле. Потери D.520 в воздухе достигли 85 машин, а H.75 – 180. Погибло в общей сложности 134 пилота-истребителя, ещё 176 получили ранения.



ВВС Виши

Перемирие с Германией, означавшее, фактически, капитуляцию Франции, было неоднозначно воспринято личным составом французских вооруженных сил. Хотя большинство солдат и офицеров сохранило лояльность правительству, некоторые стремились к продолжению борьбы против нацистов, откликнувшись на призыв генерала Шарля де Голля. Уже 25 июня 1940 г. три пилота из GC II/7 во главе с Альбером Литтольфом перелетели на своих D.520 в Великобританию. Однако подобные инциденты не помешали правительству Виши отстоять необходимость сохранения собственных вооруженных сил, в том числе и авиации. Формально Франция стала нейтральным государством. Хотя территория метрополии сократилась до небольшого кусочка юго-восточной части довоенной Франции, все колониальные владения оставались нетронутыми, и для их сохранения под контролем правительства требовалось приложить немалые усилия.

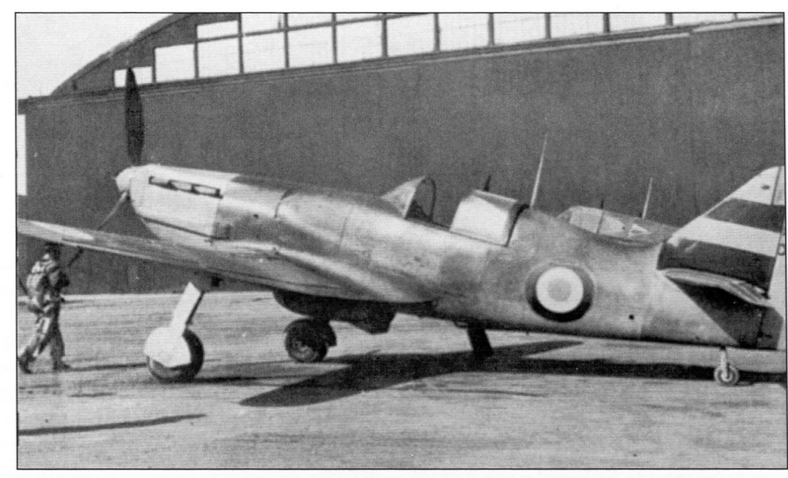
Парадоксально, но с точки зрения технического оснащения ВВС Франции к моменту перемирия находились едва ли не в лучшем состоянии, чем по состоянию на 10 мая. В истребительной авиации на смену устаревшим MS.406 пришли более совершенные D.520, налаживалось производство MB.155 и VG.33. Продолжалась и сборка поставлявшихся из США H.75. Но после подписания перемирия заокеанские поставки прекратились, а последняя партия самолетов, погруженных на авианосец «Беарн», игравший скромную роль авиатранспорта, была доставлена на Мартинику, где машины поставили на консервацию. Количественный состав также был вполне достаточным – выше уже упоминалось о перегонке сотен наиболее современных самолетов в Северную Африку, но и в метрополии оставалось огромное количество авиатехники. Одних лишь MS.406 по состоянию на 20 июля 1940 г. числилось 435 единиц (правда, многие из них требовали ремонта, а часть, хотя и числилась номинально в составе резерва, но ремонту уже не подлежала). Имелось и около 320 «блохов» (51 MB.151, 255 MB.152, 1 MB.153 и 9 MB.155).

Формирование состава ВВС Перемирия (Armee de l'Air d'Armistice), или же ВВС Виши (Armee de l'Air de Vichy) осуществлялось под наблюдением германской контрольной комиссии. В частности, в метрополии немцы разрешили сохранить на вооружении только «блохи» (шесть групп по 26 самолетов) и небольшое количество ночных истребителей P.631 (две 12-само-

Ремонт истребителей «Потэз» P.631 и (на заднем плане) бомбардировщиков «Блох» MB.210. Лето 1940 г.

летные эскадрильи). Организационно их свели в два групамента. В частности, 22-й групамент, отвечавший за ПВО юго-восточного сектора, включал группы GC II/1 в Ле Люк, GC II/8 в Мариньяне и GC III/9 в Салон-де-Прованс. 23-й групамент, осуществлявший ПВО юго-западного сектора, имел в своем составе группу GC I/8 в Монпелье и эскадрильи ночных истребителей ECN 1/13 и ECN 3/13 в Ним-Гарон. Ещё две истребительные группы – GC I/1 в Лион-Брон и GC II/9 в Олнате – относились к частям центрального подчинения.

Большинство групп, дислоцированных в метрополии, были укомплектованы самолетами MB.152 или же смесью MB.151 и MB.152. GC I/8 почти полностью была вооружена MB.155, один такой самолет имелся и в GC II/8, где использовался в качестве личной машины командира группы.



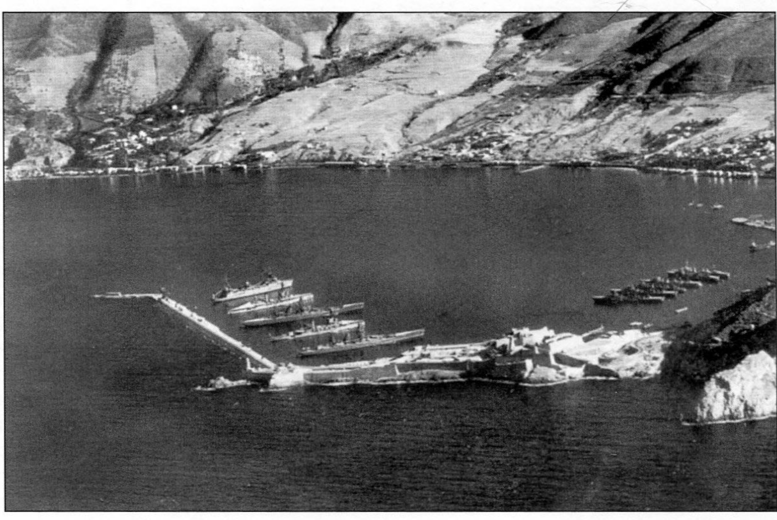
D.520 группы GC I/8 в новой окраске ВВС Виши (с элементами быстрой идентификации)

Против вчерашних союзников

Пока истребительные части в метрополии переходили на положение мирного времени, приводя в порядок материальную часть и демобилизуя резервистов, в Северной Африке разворачивались более бурные события. Поначалу, правда, ничто не предвещало бури. До 30 июня к летному составу групп, перелетевших в Северную Африку, присоединился их наземный персонал, переброшенный морем. Чешские и польские авиаторы также морским путем были отправлены в Англию, где они рассчитывали продолжить борьбу против нацистов. Подобные настроения царили и среди значительной части французского летного состава, поэтому поступил приказ слить горючее из самолетных баков и снять замки с вооружения, дабы предотвратить возможные перелеты на сторону британцев. Тем не менее, командиры групп GC I/5 и GC II/5 начали тайные переговоры с представителями Британии в Гибралтаре на предмет перелета их частей в эту британскую колонию. Однако надежды на это были похоронены операцией «Катапульта», предпринятой Королевским флотом с целью нейтрализации французского флота, находящегося в африканских базах.

Опасаясь возможного захвата немцами основных сил французского флота, сосредоточенных в африканских портах, правительство Великобритании обратилось к морякам с ультиматумом, предложив три альтернативы: присоединиться к Королевскому флоту для продолжения борьбы против нацистов, отплыть с сокращенными экипажами в порты, находящиеся под британским контролем для интернирования, или же отплыть (снова таки с сокращенными экипажами) на Мартинику, где разоружиться. В первую очередь ультиматум предназначался для сил, сосредоточенных в Мерс-эль-Кебире, порте возле Орана. Там находились новые линкоры (линейные крейсера) «Дюнкерк» и «Страсбург», дредноуты постройки времен Первой мировой войны «Бретань» и «Прованс», гидроавиатранспорт «Коммандан Тест», новейшие лидеры «Могадор» и «Вольта», четыре других лидера и ряд более мелких кораблей и судов. Общее командование соединением осуществлял адмирал Марсель-Бруно Женсуль.

Для того чтобы сделать свои требования более «весомыми», британцы направили к Мерс-эль-Кебиру соединение «Н» в составе линейного крейсера «Худ», линкоров «Резолюшн» и «Вэлиент», авианосца «Арк Ройял», пары легких крейсеров и 11 эсминцев. Операция получила название «Катапульта». При примерном равенстве сил тактическое преимущество было на стороне Королевского флота – ведь французские корабли стояли в замкнутой акватории, к тому же, из-за особенностей размещения артиллерии главного калибра на «Дюнкерке» и «Страсбурге» (сосредоточенной



Французская эскадра на стоянке в Мерс-эль-Кебире. Снимки сделаны с «Суордфиша» авианосца «Арк Ройял» утром 3 июля 1940 г.

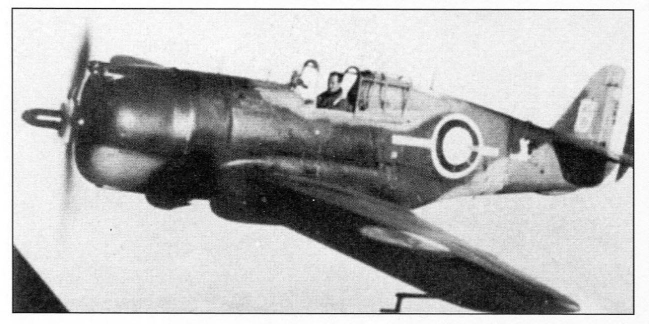
«Скьюа» 800-й эскадрильи на палубе «Арк Ройяла» готовятся к взлету для удара по Мерс-эль-Кебиру

в носовой части кораблей) её нельзя было немедленно ввести в действие.

Утром 3 июля 1940 г. соединение «Н» подошло к Мерс-эль-Кебиру. Хотя срок ультиматума ещё не истек, британский командующий адмирал Джеймс Соммервилл решил заблокировать французский флот, заминировав выход из порта. С этой целью с «Арк Ройяла» подняли шесть торпедоносцев «Суордфиш» с магнитными минами на подвеске. Прикрывали их истребители-пикировщики «Скьюа». На подходе к Мерс-эль-Кебиру их перехватили патрулирующие «кертиссы» из 4-й эскадрильи GC II/5. Пилоты имели приказ атаковать британские машины лишь в ответ на агрессивные действия с их стороны. И британцы такой повод предоставили, первыми открыв огонь и повредив Н.75 сержант-шефа Андре Леграна. В ответ французы решительно и энергично перешли в атаку, и тот же Легран сбил одного «Скьюа» из 803-й эскадрильи, после чего остальные британские машины повернули к «Арк Ройялу». Оба члена экипажа сбитого самолета погибли, став единственными британскими жертвами операции «Катапульта». А дальше в бой вступила корабельная артиллерия – в 17:54 британские линкоры открыли огонь с предельной дистанции. В 18:09 от прямого попадания взорвался и затонул «Бретань», унеся с собой на дно 977 моряков. Поврежденные «Дюнкерк», «Прованс» и лидер «Могадор» выбросились на мель. «Страсбург» в сопровождении четырех лидеров сумел прорваться в открытое море и на следующий день, несмотря на налеты английской палубной авиации, достиг Тулона. Французская авиация в этой фазе боя активного участия не принимала.

4 июля патруль GC I/5 отогнал от Мерс-эль-Кебира разведывательный гидросамолет «Сандерленд». 6 июля самолеты «Арк Ройяла» предприняли налет на французскую базу, имевший целью добить поврежденного «Дюнкерка». Удар наносили «суордфиши», вооруженные торпедами, а прикрытие обеспечивали «Скьюа». Отражали налет «хоки» из GC II/5. Сержант-шеф Жан Гискло заявил об уничтожении одного «Скьюа» (что не подтверждается британскими данными). Но уберечь свои корабли истребителям не удалось. Одна из торпед, сброшенных «суордфишами», попала в сторожевик «Тер-Нёв», стоящий у «Дюнкерка». На нем сдетонировали глубинные бомбы, причинив линкору серьезные повреждения. Таким образом, операция «Катапульта», в результате которой с французской стороны погибло почти 1300 чел., поставила точку в попытках отдельных французских командиров в Северной Африке найти взаимопонимание с англичанами.

Атаки Мерс-эль-Кебира и Дакара (8 июля этот порт подвергся налету самолетов с британского авианосца «Гермес», сумевших всадить одну торпеду в линкор «Ришелье») резко изменили отношение к режиму Виши со стороны Германии и Италии. Государствам Оси было очевидно, что лучше защищать французские владения от англичан руками самих французов – ведь германо-итальянским войскам попросту не хватило бы для этого сил, и французские колонии могли быть относительно легко захвачены британцами. ВВС Перемирия получили разрешение на возобновление тренировочных полетов из расчета один час в неделю на один самолет, а также на вылеты по тревоге без ограничений по времени. 14 июля 1940 г. группа GC I/4, располагавшая к тому времени 19 исправными Н.75, перелетела в Дакар (на аэродром Укам) для обеспечения ПВО этой важной французской базы. На месте её пополнили сверхштатной 6-й эскадрильей (группа включала 1-ю и 2-ю эскадрильи), вооруженной «антикварными» «девуатинами» D.500 и D.501. Месяц спустя состав ВВС Виши в Африке и на Ближнем Востоке окончательно определился: группы GC III/2 и GC II/4 были расформированы, а GC I/5 и GC II/5 передислоцированы в Марокко – соответственно, в Рабат и Касабланку. Помимо этого, в Алжире и Тунисе остались четыре группы D.520. В Сирии дислоцировалась GC I/7 – единственная истребительная группа ВВС Перемирия, сохранявшая MS.406 (остальные части с этими самолетами были расформированы к сентябрю 1940 г.). Самолеты Виши получили специальные элементы быстрой идентификации – «знаки перемирия». Первоначально они предусматривали окраску в желтый цвет хвостового оперения (кроме рулей) и носовой части



Истребитель «Хок» Н.75 группы GC II/5

фюзеляжа, а позже состояли из чередующихся желтых и красных горизонтальных полос, наносимых в тех же местах. Трехцветные кокарды на бортах фюзеляжа и крыле сохранялись.

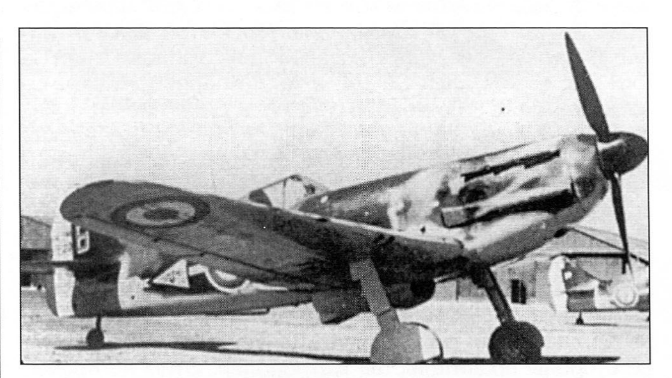
Периодические стычки между британцами и вишистами продолжались. Весьма часто воздушным патрулям приходилось отгонять разведывательные самолеты Королевских ВВС, приближавшиеся к французским базам. В частности, 14 сентября 1940 г. звено 3-й эскадрильи GC II/5, возглавляемое капитаном Юбером Монразом, сбило гидросамолет «Лондон» из 202-й эскадрильи.

Дакар

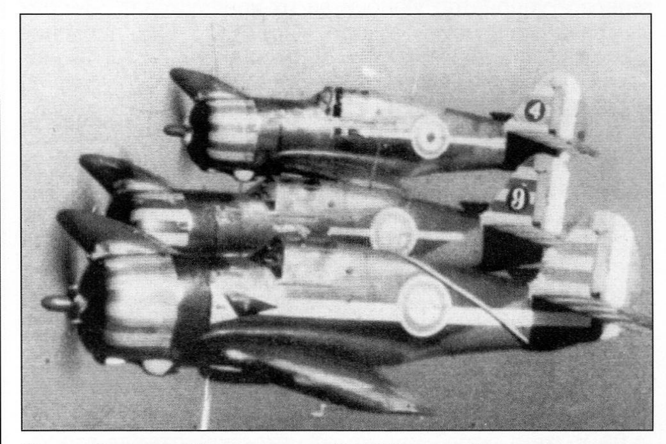
Военно-морская база Дакар по-прежнему оставалась в поле зрения командования Королевского флота, прилагавшего усилия к нейтрализации находящихся там французских кораблей. 20 сентября 1940 г. на подходах к Дакару было обнаружено британское корабельное соединение с авианосцем «Арк Ройял». Французские силы в Сенегале, в том числе и истребители группы GC I/4, были приведены в повышенную боеготовность. В течение всего светового дня «хоки» патрулировали воздушное пространство. Продолжались такие полеты и в два последующих дня. Но ранним утром 23 сентября, когда дежурное звено H.75 только готовилось к взлету, на ВПП аэродрома Укам приземлились три самолета – два связных «кодрона» с опознавательными знаками ВВС Свободной Франции и «Суордфиш» с «Арк Ройяла». Понимая важность установления контроля над Французской Западной Африкой, британцы изменили тактику, вместо немедленного удара предложив переговоры. На борту одного из кораблей находился генерал де Голль, а в числе эмиссаров, прибывших на переговоры, был бывший пилот GC I/4 Жуль Жоре, после ранения в воздушном бою 25 мая попавший в госпиталь. Однако память о Мерс-эль-Кебире была ещё слишком свежа, а лояльность маршалу Петэну – слишком сильна, и предложение о переходе на сторону Свободной Франции было отвергнуто.

Несколько часов спустя у Дакара появились «суордфиши» с торпедами. Французские пилоты без особых усилий сумели оттеснить противника, не пропустив его к кораблям. Правда, это стоило им одного самолета с пилотом – «Кертисс» аспиранта Жильбера Дюваля при маневрировании на предельно малой высоте врезался в воду. Утром 24 сентября шесть «суордфишей» из 810-й эскадрильи вновь попытались атаковать линкор «Ришелье», но на этот раз отлично сработало патрульное звено «кертиссов». Хотя у ведущего лейтенанта Жака Тарди де Монтравеля заклинило пулеметы, один из его ведомых, аджюдан-шеф Абель Балле сбил двух торпедоносцев, а другой ведомый, сержант Жорж Лемар – третьего. Немного позже пилоты «хоков» повредили ещё пару «скьюа». Встретив такой решительный отпор, англичане ретировались. В дальнейшем британцы пытались применять самолеты для корректировки огня корабельной артиллерии, обстреливавшей Дакар. На рассвете 25 сентября «кертиссы» атаковали одиночного «Суордфиша» из 820-й эскадрильи, повредив его. А около 9:00 командан Ги Фанно де ла Ор и лейтенант Робер Мильбо сбили корабельный гидросамолет «Вальрус» с австралийского крейсера. После этого обстрел прекратился и корабли Королевского флота удалились восвояси.

Удар по Дакару стал той каплей, которая переполнила чашу терпения правительства Виши. Было решено организовать акцию возмездия, а наиболее подходящей целью для этого являлся Гибралтар: во-первых, он находился неподалеку от французских баз в Марокко и Алжире, а во-вторых – был чисто военным объектом и налет на него не грозил значительными нежелательными потерями среди мирного населения. Для налета отобрали 64 бомбардировщика: 18 LeO.451 из групп GB I/11, GB I/23 и GB II/23, 27 DB7 из GB I/19, GB I/32 и GB II/81, а также 19 «Мартин» 167F из флотских эскадрилий 1B, 2B, 3AB и 4AB. Прикрывали их 36 истребителей – 24 H.75 из GC I/5 и GB II/5 и 12 D.520 из GC II/3. Операция прошла без противодействия со стороны авиации противника, поэтому французским истребителям не пришлось вступить в бой. Между 13:00 и 14:15 24 сентября 59 бомбардировщиков сбросили на портовые сооружения и зенитные батареи Гибралтара 41 т бомб. Собственные потери были минимальными: ответным огнем зениток был поврежден один «Дуглас», сумевший дотянуть до своего аэродрома, ещё один бомбардировщик разбился при посадке. 28 сентября французы повторили налет. На этот раз в нем приняли участие 83 бомбардировщика, но, как и



D.520 группы GC I/3 на одном из аэродромов Северной Африки, конец 1940 г.



Истребители «Хок» группы GC I/4 над Дакаром

24 сентября, сопровождавшие их истребители остались без работы – вражеских самолетов в воздухе не было. Эти операции стали самыми крупными налетами на Гибралтар за Вторую мировую войну – иногда пытавшиеся бомбить Скалу итальянцы из-за значительного удаления своих аэродромов могли выслать на цель единовременно максимум десяток самолетов.

Поскольку вероятность повторения операции против Дакара расценивалась как весьма высокая, французы предприняли меры к усилению ПВО этой важной базы. В первую очередь, «хоками» доукомплектовали 1-ю и 2-ю эскадрильи GC I/4, а также перевооружили 6-ю эскадрилью. А в ноябре 1940 г. в Дакар перебросили из Марокко группу GC II/5. Сенегальская командировка этой части продолжалась до конца января 1941 г., когда её вернули обратно в Марокко.

Осенью–зимой 1940 г. британские самолеты-разведчики продолжали время от времени появляться над французскими североафриканскими территориями. Истребители ВВС Виши пытались противодействовать этим операциям, отгоняя незваных гостей. Иногда доходило и до воздушных боев. Так, 28 ноября трехсамолетное звено D.520 из GC II/7 повредило над Бизертой вылетевшего с Мальты «Бленхейма». Несмотря на полученные пробоины, британская машина благополучно вернулась на базу, что, однако, не помешало французам записать на свой счет вероятную победу. А на следующий день су-лейтенант Валентин из той же части добился уже безусловной победы – у Сиди Ахмед он сбил «Бленхейма» IV из 107-й эскадрильи. Пилот разведчика погиб, а двое других членов экипажа спаслись и были интернированы.

Индокитай

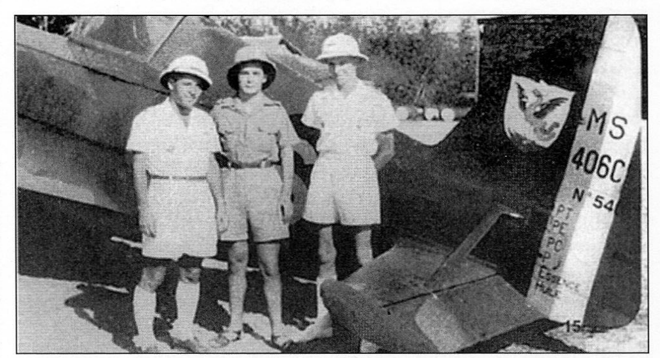
Поражение Франции в июне 1940 г. поставило в крайне трудное положение её отдаленные колонии, которые теперь не могли рассчитывать на серьезную поддержку со стороны правительства метрополии. Этим не преминула воспользоваться Япония, имевшая обширные планы в отношении Индокитая. Практически сразу же после поражения Франции она навязала сайгонской колониальной администрации соглашение о вводе японских войск в Тонкин (Северный Вьетнам). В середине сентября 1940 г. было выдвинуто требование допустить японцев и в другие районы Индокитай. На этот раз французская администрация не спешила идти на уступки. Вспыхнул короткий конфликт, исход которого был вполне предсказуемым ввиду неравенства сил: если Япония могла выделить для захвата Индокитая около 500 боевых самолетов, то французская колониальная авиация располагала примерно сотней машин. Основу её составляли одномоторные бипланы, разведчики-бомбардировщики «Потез» 25TOE. Имелось также четыре четырехмоторных бомбардировщика «Фарман» F.221, три двухмоторных «Потез» P.540, порядка двух десятков гидросамолетов различных типов. Наиболее современными самолетами были истребители – 13 MS.406 и три двухмоторных P.631. Оба этих типа машин оказались на вооружении колониальной авиации случайно – они были заказаны Китаем, прибыли морем в Хайфон для дальнейшей отправки по назначению по железной дороги, но генерал-губернатор Индокитая их конфисковал. «Мораны» разделили между эскадрильями EC 2/595, дислоцировавшейся в Бач-Май (Тонкин), получившей 6 самолетов, и EC 2/596 в Аннаме (7 машин).

С самого начала кампании французские воздушные силы были обречены на пассивность, обусловленную господством в воздухе авиации противника. Они никак не могли помешать высадке японского десанта в Хайфоне 24 сентября 1940 г. На следующий день состоялся единственный воздушный бой этой кампании: группа истребителей Ки-27 из 84 сентая атаковала разведчик «Потез» 25TOE, совершавший полет в сопровождении «Морана» из EC 2/595. Схватка окончилась вничью: японцы без труда «завалили» биплан-разведчик, но и пилот «Морана» аджюдан-шеф Тиволье сбил один Ки-27.

В конечном итоге администрация Индокитая вынуждена была удовлетворить требования японцев, и их гарнизоны появились во всем Вьетнаме, ставшем впоследствии ключевой базой для экспансии в сторону Малайи и Голландской Ост-Индии. Но при этом сайгонская администрация была сохранена, равно как и вооруженные силы. Порой это приводило к недоразумениям: 20 октября 1940 г. во время патрульного полета сержант-шеф Лабузье (участник гражданской войны в Испании, где, воюя на стороне республиканцев, он одержал несколько побед) встретил одиночный бомбардировщик Ки-21 и сбил его.

Пошатнувшееся положение некогда могущественных хозяев Индокитая вызвал соблазн у соседа – Таиланда (до 1939 г. – Сиама) – также поживиться за счет Лаоса и Камбоджи. В конце концов, эти территории были отторгнуты французами в конце XIX – начале XX века именно у Сиама. Тайские ВВС располагали к концу 1940 г. примерно 150 боевыми самолетами, в основном американского производства. Среди них доминировали многоцелевые бипланы «Воут» V-100 «Корсар». Имелся и десяток двухмоторных бомбардировщиков «Мартин» 139W, а истребительная авиация была представлена самолетами «Кертисс»: более 30 бипланов «Хок» II/II и 25 монопланов «Хок» 75N (последние отличались от поставлявшихся во Францию H.75 менее мощной силовой установкой и неубирающимся шасси). Новейшим приобретением стали 9 бомбардировщиков Ки-21, купленных в Японии в 1940 г.

Первые серьезные столкновения состоялись 1 декабря 1940 г., когда несколько «корсаров» безуспешно атаковали французский сторожевик «Берилл». Впос-



MS.406 эскадрильи EC 2/596, Индокитай

ледствии бои «малой интенсивности» продолжались на тайско-камбоджийской границе, а 24 декабря Таиланд официально объявил войну. После этого действия авиации заметно активизировались. 9 и 10 января 1941 г. тайские ВВС бомбили ряд городов на территории Камбоджи и Лаоса. В ответ французы нанесли удар по Бангкоку. 11 января тайцы попытались нанести удар по аэродрому Накорн-Ват у г. Сиенриап, гда базировались истребители эскадрильи ЕС 2/596 и «фарманы». Первую волну нападавших составляли «корсары». На перехват им поднялись французские истребители, сбившие два самолета. Затем последовал более серьезный налет, в котором участвовали четыре «Хок» 75N, несшие 33-кг бомбы, и девятка Ки-21. Их встретила четверка «моранов», и завязался ожесточенный бой. У французов отличились Лабузье и Тиволье: первый уничтожил два истребителя, второй – бомбардировщик (в некоторых источниках указываются и другие данные). Однако тайцы в долгу не остались. Сержант Сангван, а также прапорщик Тонгкам и его ведомый сержант Бленгкам «завалили» по «Морану». Четвертая французская машина – самолет Лабуазье – была повреждена, но раненому пилоту удалось посадить MS.406 с горящим двигателем «на брюхо». В общей сложности за период с 11 по 21 января 1941 г. «мораны» выполнили 62 боевых вылета. Собственные потери составили две машины.

В общем, конфликт с Таиландом окончился не в пользу французов. 31 января было подписано перемирие, а 9 мая 1941 г. – мирный договор, в соответствии с которым правительство Петэна уступило Таиланду значительные территории Лаоса и Камбоджи.

В последующие годы авиация Французского Индокитая постепенно деградировала ввиду износа техники и отсутствия новых поставок. Истребительная авиация в Индокитае практически прекратила существование после того, как 27 января 1942 г. японцы сбили пару патрулировавших MS.406, приняв их за американские Р-40. А в марте 1943 г. ВВС Французского Индокитая были официально расформированы.

Сирия

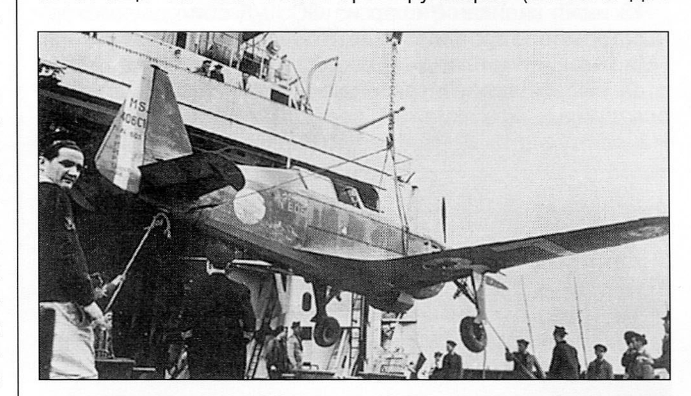
Весной 1941 г. резко обострилась обстановка на Ближнем Востоке. 1 апреля в Ираке вспыхнул мятеж пронацистски настроенного Рашида Али. Британия приложила все усилия, чтобы вернуть эту страну под свой контроль, а Рашид Али обратился за военной помощью к Германии и Италии. Правительство Виши разрешило использовать железную дорогу и аэродромы в Сирии для переброски оружия и боеприпасов войскам Рашида Али, но результат активных боевых действий, продолжавшихся с 2 по 31 мая, был предсказуем – мятежники потерпели поражение. Теперь предстояло держать ответ за свою поддержку восстания вишистам – британское командование подготовило операцию «Эксплорер», целью которой было установление контроля над Ливаном и Сирией. Наряду с войсками Британской империи в ней должна была участвовать и 1-я легкая дивизия Свободной Франции.

Предвидя возможное британское вторжение, французы предприняли меры к усилению своей авиационной группировки в Сирии. Как уже отмечалось, истребительные части здесь были представлены лишь группой GC I/7, дислоцированной в Райяке и вооруженной MS.406. В конце мая на ту же базу из Алжира через Италию перебросили группу GC III/6. Часть располагала 25 самолетами D.520, но до Сирии добрались лишь 23 машины – два «девуатина» из-за неисправностей пришлось оставить на итальянских аэродромах.

Первые воздушные бои над Сирией и Ливаном были отмечены уже в конце мая. Как правило, «мораны» поднимались на перехват британских самолетов-разведчиков, «прощупывавших» французскую оборону. 28 мая су-лейтенант Вилемин из GC I/7 сбил «Бленхейма» V 211-й эскадрильи.

8 июня 1941 г. британские войска (собственно, войска Британской империи, поскольку их основу составляли австралийские и индийские соединения) пересекли границу Сирии. Первый день боев начался для GC III/6 с потери одного D.520, уничтоженного в результате штурмовки аэродрома «томахоками» (Р-40) 3-й австралийской эскадрильи. Немногим позднее пара «девуатинов» отправилась для прикрытия разведывательного «Потэза». Самолеты обнаружили колонну противника, и пилоты D.520 решили проштурмовать её. Увы, британцы были настороже, открыв ураганный зенитный огонь. Машина сержанта Мерцисена была повреждена и пилоту пришлось садиться на вынужденную, но впоследствии он сумел благополучно добраться до части. Его напарник, су-лейтенант Пьер Ле Глоан (впоследствии ставший наиболее результативным асом GC III/6), на обратном пути сбил над Дамаском «Харрикейн» из 208-й эскадрильи. После полудня в результате катастрофы на взлете погиб сержант Равильи. Ещё один «Девуатин» был потерян над морем. По французским данным он был сбит флотскими истребителями «фулмар», но британцы приписывают эту победу зенитчикам двух крейсеров. Пилотировавший D.520 лейтенант Мартин смог выброситься с парашютом над берегом, но попал в плен к наступавшим австралийцам.

Под вечер 8 июня шесть D.520 вновь отправилось для патрулирования морских походов. Над британским корабельным соединением они провели бой с «фулмарами» 803-й эскадрильи, ошибочно опознанными как «харрикейны». В действительности потери британцев были ещё больше: сбито три «фулмара» (погибло два



Выгрузка MS.406 группы GC I/7 в порту Бейрута с борта авиатранспорта «Командан Тест», лето 1940 г.

MS.406 группы GC I/7, Сирия

экипажа), ещё два получили повреждения, причем одного из них после посадки пришлось списать.

Утром 9 июня французские самолеты снова появились над британскими кораблями. Для удара по противнику выслали десять бомбардировщиков (шесть «Мартин» 167F и четыре «Блох» MB.200) в сопровождении шести «девуатинов». Патрулировавшая над кораблями тройка «харрикейнов» 80-й эскадрильи сумела сбить два тихоходных MB.200, но и сама стала объектом атаки одного из звеньев D.520. Снова отличился су-лейтенант Ле Глоан, сбивший два вражеских самолета. Пилотировавшие их пайлот-офицеры Линч и Кроутер погибли. Около часа спустя снова над британскими кораблями произошел очередной воздушный бой между «харрикейнами» и самолетами группы GC III/6. В ходе него самолет су-лейтенанта Ривори столкнулся лоб в лоб с «Харрикейном» сержанта Бенетта. Оба пилота сумели спастись с парашютами, и были выловлены из воды английскими моряками. В том бою англичане и французы записали на свой счет ещё по две победы, но ни одна из них не подтверждается противной стороной.

8–10 июня бои с «фулмарами» вели и MS.406 группы GC I/7 – но без особых успехов. В то же время, потери были понесены существенные – на земле британцы сумели уничтожить шесть «моранов».

В последующие дни французские истребители в Сирии занимались, главным образом, сопровождением бомбардировщиков, атаковавших британские колонны. Часто и сами пилоты «девуатинов» и «моранов» поддавались искушению, обстреливая наземные части противника. Такие действия бывали весьма опасными – 12 июня зенитчики одной из британских колонн своим огнем сумели поразить три D.520. В обломках своей машины погиб командир 5-й эскадрильи GC III/6 капитан Якоби, сержант Монрибо разбил самолет при вынужденной посадке в пустыне, третий пилот сумел дотянуть до Райяка.

13 июня капитан Ришар из GC III/6 сбил двухмоторный бомбардировщик, идентифицированный им как «Мартин» «Мериленд». Однако на деле его жертвой стал вылетевший на разведку «Бленхейм» IV из 11-й эскадрильи. Его экипаж в составе трех человек погиб. На следующий день «девуатинам» вновь пришлось схватиться с «харрикейнами» – звено GC III/6 встретилось с тройкой самолетов 80-й эскадрильи. Британцы сумели сбить самолет лейтенанта Бронделя. Собственно, с «юридической» точки зрения – только подбить, но при посадке на своем аэродроме поврежденная машина скапотировала и была списана. Двое других французских пилотов – Ле Глоан и Мерцисен – заявили по одной вероятной победе, но их заявки не подтверждаются британскими данными, поскольку все «харрикейны» благополучно вернулись на базу.

D.520 группы GC I/3, поврежденный при посадке

15 июня на аэродром Хомс, прибыла группа GC II/3 с 21 D.520 – это позволило компенсировать потери, понесенные в течение предыдущей недели и даже несколько усилить французскую истребительную авиацию в Сирии. Пока новоприбывшие пилоты осваивались, GC III/6 продолжала боевые действия. В тот день шести «девуатинам» пришлось столкнуться сразу с 18 «гладиаторами». Вопреки ожиданиям, легко «разделаться» с устаревшими бипланами не удалось. Конечно, Ле Глоан записал очередную победу, а ещё два «гладиатора» пополнили счета других пилотов. Но на самом деле британцы лишились лишь одного самолета, а французы потеряли две машины. Снова пришлось идти на вынужденную сержанту Мерцисену. Он приземлился на территории, занятой неприятелем, но несколько дней спустя сумел вернуться в часть. А Ле Глоан, хотя и дотянул до Райяка, вынужден был сажать поврежденную машину «на брюхо», после чего «Девуатина» пришлось списать. 18 июня GC III/6 снова понесла потери от «гладиаторов». На этот раз британцы атаковали французов первыми, воспользовавшись преимуществом в высоте. Им удалось без потерь со своей стороны сбить два D.520. Пилотировавший одного из них лейтенант Буарри погиб, а сержант Пимон смог посадить свою изрешеченную машину в поле и попал в плен. Постоянные потери грозили тем, что GC III/6 в ближайшие дни полностью утратит боеспособность, но 19 июня группа получила пополнение – пять D.520.

23 июня британские истребители предприняли попытку штурмовки крупными силами аэродромов в Сирии. Часть их была перехвачена вылетевшими по тревоге «девуатинами» из GC III/6. Французы записали на свой счет пять сбитых «харрикейнов» (индивидуальных побед добились су-лейтенант Ле Глоан и лейтенант Стюно, остальные были разделены между несколькими летчиками). Фактически британцы лишились трех самолетов (один пилот погиб, другой был ранен, а третий, хотя и уцелел, но попал в плен), ещё один «Харрикейн» получил повреждения. Французы потеряли одного D.520, разбитого сержантом Мишо при вынужденной посадке. Полчаса спустя два «девуатина» подбили над Бейрутом «Бленхейма» IV из 45-й эскадрильи. Повреждения казались несерьезными, и самолет благополучно добрался до аэродрома, но при посадке из-за простреленной покрышки одного из колес разбился. А вечером группа подняла по тревоге девятку «девуатинов» на перехват дюжины «томахоков» из 3-й австралийской эскадрильи. Однако австралийцы оказались на высоте, сбив два D.520. Пилотировавшие их лейтенант Стюно и сержант Савинель погибли. Обе эти победы, а также повреждение самолета Ле Голана – «на совести» флайт-офицера Битуэлла. Со своей стороны, французы повредили два «томахока», один из которых на обратном пути разбился.

Вероятно, это была машина, подстреленная капитаном Ришаром, заявившем в том бою одну победу.

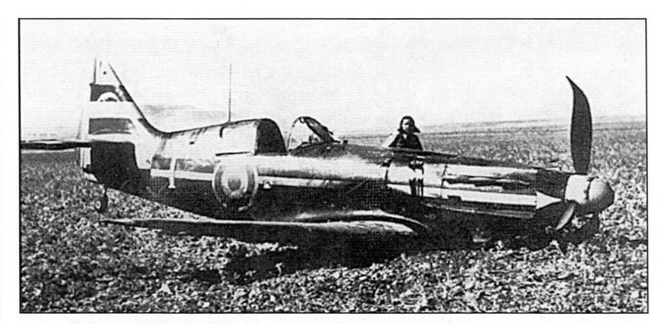
26 июня тяжелые потери понесла группа GC II/3. Сперва в ходе разведывательного полета зенитки сбили машину капитана Борди, который погиб. Затем аэродром подвергся молниеносной атаке австралийских «томахоков», уничтоживших пять D.520. Остальные машины группы получили повреждения, в том числе шесть – тяжелые. И хотя 29 июня было получено пополнение – два «девуатина», ввиду понесенных потерь обе «сирийские» группы D.520 фактически были слиты в одну.

1 июля в бою с «харрикейнами» 127-й эскадрильи был поврежден самолет сержанта Килли из GC II/3. Пилот был ранен и разбил машину, когда пытался посадить её на свой аэродром, врезавшись при этом в другой D.520. А на следующий день летчики GC II/3, наконец, одержали свои первые победы в небе Сирии. Возвращаясь после сопровождения собственных бомбардировщиков, они перехватили небольшую группу британских машин, только что отбомбившихся по французским позициям. Лейтенант Жорж Патэн сумел сбить два «Бленхейма» IV из 84-й эскадрильи (экипаж одного из них погиб, второго – попал в плен после вынужденной посадки). Двое других французов заявили об уничтожении «Харрикейна», но британские источники потерю истребителя в том бою не подтверждают.

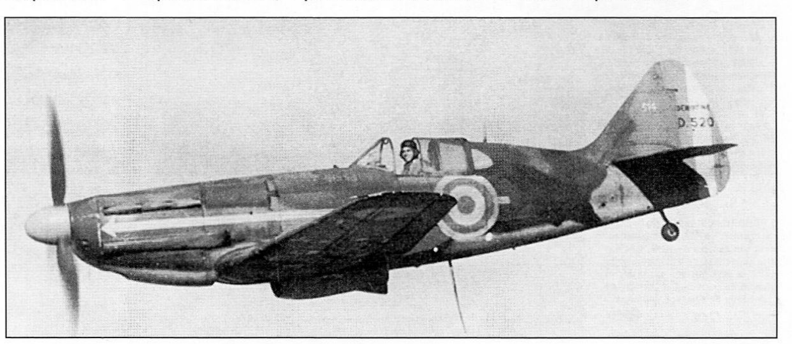
3 июля звено из состава GC III/6 объединенными усилиями сбило «Харрикейна» 127-й эскадрильи. На следующий день прибыло пополнение – пять D.520, благодаря чему состав объединенных групп GC III/6 и GC II/3 увеличился до 28 машин. Кроме того, в Сирию из Марокко перебросили флотскую истребительную эскадрилью 1AC, располагавшую дюжиной «девуатинов».

5 июля шесть D.520 провели бой с парой «харрикейнов» 127-й эскадрильи. Обе британские машины были без проблем сбиты, но их пилоты сумели уцелеть и вернуться в часть. Победы были засчитаны как групповые, причем в обоих случаях в них «поучаствовал» Ле Голан: первого «Харрикейна» он сбил совместно с сержантом Мерцисеном, второго – с капитаном Ришаром и сержант-шефом Луи. На следующий день в бою дебютировали пилоты эскадрильи 1AC, легко повредившие два «харрикейна». Более результативным для моряков оказался бой 10 июля. В тот день пять D.520 отправились на сопровождение бомбардировщиков «Мартин» 167F. По пути они встретили дюжину «бленхеймов» IV из 45-й эскадрильи и незамедлительно атаковали британцев. В итоге французы записали на свой счет четыре победы: две достались ансеню де вессо Дю Марле, одна – премье-метру Бенце, а ещё одну разделили между собой лейтенант де вессо Пирель и премье-метр Жоффени. Реально британцы потеряли три «Бленхейма» (из их экипажей уцелели только два авиатора), а четвертая жертва, хотя и дотянула до аэродрома, но восстановлению уже не подлежала. Эскорт бомбардировщиков, состоявший из австралийских «Томахоков», противника откровенно прозевал, но потом попытался отыграться. Согласно докладам пилотов, они сбили все пять «девуатинов», но на деле французы лишились только двух машин (премье-метр Ансион погиб, а Жоффени спасся с парашютом).

Утром 11 июля дюжина D.520 из GC II/3 проштурмовала аэродром Пальмира, уничтожив одного «Лайсендера» и тяжело повредив пару «гладиаторов». После полудня та же группа выслала наряд самолетов для сопровождения бомбардировщиков. На маршруте у истребителя лейтенанта Лете забарахлил мотор, и он повернул на базу. Но на обратном пути Лете встретил группу «томахоков». Находясь в выгодном положении для атаки, лейтенант не упустил свой шанс, сбив одного противника и повредив другого. Однако и его машина была повреждена, и Лете пришлось садиться в поле, разбив при этом «Девуатина». Этот эпизод стал последним воздушным боем Сирийской кампании – на следующий день было объявлено перемирье. В общей сложности в этой кампании участвовал 71 D.520. Их пилоты сбили 30 вражеских самолетов, а собственные потери составили 34 машины (но только 11 из них сбито в воздушных боях). Воевавшая на MS.406 группа GC I/7 выполнила 591 боевой вылет, занимаясь, главным образом, штурмовкой наземных целей. Её пилоты одержали всего две подтвержденные и две вероятные воздушные победы. Потери GC I/7 в воздушных боях составили 16 самолетов. Интересно, что в Сирии пытались применять «мораны» в качестве ночных истребителей. Несмотря на отсутствие какого-либо специального оборудования, одна ночная победа все-таки была одержана: 7 июля аджюдан-шеф Амарге сбил бомбардировщик «Веллингтон» из 70-й эскадрильи. А несколько ранее, 4 июля, он одержал ещё одну подтвержденную победу, сбив, на этот раз днем, «Бленхейма» из 84-й эскадрильи. В общей же сложности из 34 воздушных побед, записанных на счет французских истребителей, британские данные подтверждают 27.



D.520 группы GC II/3, совершивший вынужденную посадку. Сирия, 1941 г.



D.520 группы GC III/6. Этот самолет был уничтожен на земле 25 июня 1941 г. во время налета английской авиации

Затишье

Вторая половина 1941 г. и большая часть 1942 г. для вишистской авиации в Северной и Западной Африке прошла в становившейся привычной рутине. Казалось, что война шла где-то далеко, а в Марокко, Алжире, Тунисе и Сенегале пилоты занимались не слишком обременительными тренировочными полетами, да изредка вылетали на перехват подозрительных самолетов, слишком близко подходивших к границам французских владений. Огонь предписывалось открывать лишь в крайних случаях – если чужой самолет первым применит оружие. Именно так нерассудительно поступил бортстрелок британского «Мериленда» из 69-й эскадрильи. Вылетевший с Мальты бомбардировщик разбрасывал листовки над Бизертой. Поднятое на перехват звено D.520 из группы GC II/7 вело себя вполне мирно, пытаясь вытеснить «Мериленд» в нейтральные воды, но тот начал отстреливаться. В итоге су-лейтенант Дуссар без проблем сбил бомбардировщик. Экипаж последнего покинул машину, но у пилота не раскрылся парашют, и он погиб. Два других члена экипажа были интернированы.

29 сентября в бой вступили «хоки» из GC I/4, перехватившее летающую лодку «Сандерленд» из 204-й эскадрильи, неосмотрительно приблизившуюся к Дакару. Однако сбить четырехмоторного гиганта, отличающегося поразительной живучестью, было трудно – несмотря на несколько полученных пробоин, он благополучно вернулся на базу.

Пребывание в статусе вассала Третьего рейха устраивало далеко не всех французов, и в ВВС Перемирия случались перелеты на базы, контролируемые британцами, с целью присоединиться к силам Свободной Франции генерала де Голля. В частности, 14 октября 1941 г. из Орана в Гибралтар перелетели на своих «девуатинах» три пилота GC I/3 – Марсель Альбер, Марсель Лефевр и Альбер Дюран, будущие асы полка «Нормандия-Неман». Этот эпизод вызвал возмущение германских властей, потребовавших расформировать группу. Формально французы требование удовлетворили, но ...тут же сформировали группу GC III/3, в которую включили всех пилотов и техников GC I/3!

Зима 1941/42 г. в Северной и Западной Африке выдалась относительно спокойной, но весной непрошеные гости вновь зачастили. 30 апреля 1942 г. четверка H.75 из 3-й эскадрильи группы GC II/5 перехватила британского «Хадсона» из 223-й эскадрильи. Несмотря на численное превосходство, французы не смогли сбить противника – самолет-нарушитель благополучно ушел, отделавшись несколькими пробоинами и ранением одного из членов экипажа. 8 мая так же повезло экипажу «Фулмара» из 807-й эскадрильи – он сумел ускользнуть от пары «хоков» 4-й эскадрильи GC II/5 (что, впрочем, не помешало французским пилотам заявить об уничтожении неприятельского самолета).

Истребитель D.520 группы GC II/3. Алжир, 1942 г.

В апреле 1942 г. британские силы начали операцию «Айронклад», целью которой был захват Мадагаскара, находившегося под контролем вишистской администрации. Французская истребительная авиация на острове была представлена эскадрильей EC 2/565, располагавшая 17 MS.406. Первое боевое столкновение состоялось 6 апреля, когда «мораны» вылетели на сопровождение тройки «потэзов» P.63.11. Самолеты были перехвачены истребителями «Мартлет» (F4F) с авианосца «Илластриес», сбившими два MS.406 без потерь со своей стороны. На следующий день четверка «моранов» вновь встретилась в бою с британскими палубными истребителями. На этот раз французам удалось сбить одного «Мартлета», но за победу пришлось дорого заплатить – на аэродром вернулся лишь один «Моран». В дальнейшем воздушных боев с участием MS.406 над Мадагаскаром не происходило, а остававшиеся в строю истребители были уничтожены на земле.

18 мая 1942 г. настоящеё воздушное сражение разыгралось у Орана. Все началось с того, что аджюдан Женно и сержант-шеф Андре из GC II/3 подбили «Каталину» 202-й эскадрильи. Поврежденная летающая лодка приводнилась, а её экипаж был спасен эсминцем «Айсис». В это время на поле боя появились истребители GC III/6. Пара «девуатинов» атаковала гидросамолет «Сандерленд», осуществлявший противолодочное прикрытие британского корабля, но в хвост им зашли «фулмары» 807-й эскадрильи с авианосца «Аргус». Самолет лейтенанта Салуна был сбит, но несколько мгновений спустя французы отыгрались – звено D.520, возглавляемое известным по боям в Сирии капитаном Ришаром, объединенными усилиями сбило одного из британских истребителей. Пилот «Фулмара» спасся с парашютом, а штурман погиб.

Для пилотов «сенегальской» группы GC I/4 горячим месяцем оказался август. 12 августа посты воздушного наблюдения сообщили о вторжении в воздушное пространство французского владения группы неидентифицированных самолетов. Ими оказались британские «веллингтоны», перегоняемые в Батерст (Гамбия) и вынужденно отклонившиеся от маршрута, встретив грозовой фронт. Два звена «хоков» хотя и настигли нарушителей, но сбить ни одного самолета не смогли. На следующий день «веллингтоны» вновь появились над Сенегалом. Над прибережными водами их перехватила пара «кертиссов», пилотируемая лейтенантами Ивом Рупи и Аленом Томасом. Упорные атаки французов, продолжавшиеся четверть часа, принесли плоды – один из бомбардировщиков задымил и пошел к берегу, где сел «на брюхо». Но и машина Томаса были повреждена, и тому пришлось прыгать с парашю-

том в море. Напарник до последних капель горючего кружил над приводнившимся пилотом, но, увы, помощь пришла слишком поздно – тело Томаса затерялось среди волн... В довершение всего, несколькими часами позже звено 2-й эскадрильи GC I/4, также вылетевшее на перехват «веллингтонов», не смогло вернуться в Дакар из-за испортившейся погоды. Пилоты, выбрав мало-мальски подходящую площадку у военного поста Нианин, пошли на посадку, но в итоге все три самолета получили серьезные повреждения, а два из трех летчиков были ранены.

28 августа французам пришлось снова столкнуться с «веллингтонами» – на этот раз над Марокко. Четыре пилота из GC I/5 объединенными усилиями сбили один самолет этого типа у Порт-Лиотея. А 2 сентября «Веллингтон» 69-й эскадрильи был атакован тремя самолетами GC II/5. Поврежденная машина совершила вынужденную посадку на пляж у Могадора (ныне – Эссауира).

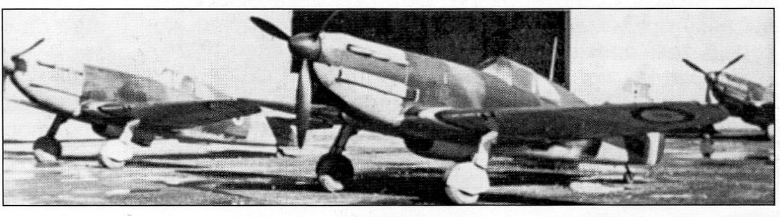
Поддержка правительством Виши германо-итальянской операции в Ираке и прямая вооруженная конфронтация вишистов с британцами в Сирии побудили германо-итальянскую контрольную комиссию разрешить возобновление производства истребителей D.520 – лучшего, что могла дать в то время французская авиапромышленность. Предполагалось, что «Девуатин» станет единым типом истребителя как в ВВС, так и в морской авиации. Поставки новых самолетов начались в августе 1941 г. До конца года было произведено 73 таких самолета, а в 1942 г. – ещё 276 машин. По состоянию на 1 ноября 1942 г. в Южной Франции находилось 235 таких истребителей, в Северной Африке – 169, а ещё 30 было в Сенегале. Далеко не все из них попали в строевые части – ведь ограничения на состав ВВС Перемирия сохранялись. Многие самолеты (особенно это касалось метрополии) сразу же направлялись на хранение. Тем не менее, к ноябрю 1942 г. в Южной Франции D.520 перевооружили четыре группы, ранее летавшие на «блохах»: GC I/1 (в мае 1942 г.), GC II/1, GC I/2 и CG III/9 (в июле 1942 г.). Происходил процесс перевооружения и в Северной Африке, где «девуатины» заменяли изношенные H.75.

Операция «Торч»

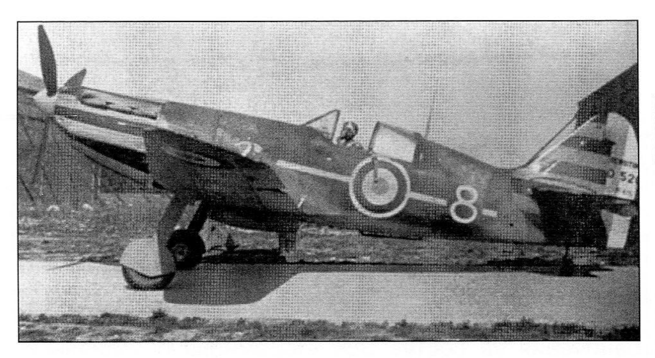
Наиболее крупным конфликтом, в котором участвовала авиация Виши, стала операция «Торч» – высадка американо-британских войск в Марокко и Алжире, начавшаяся 8 ноября 1942 г. К тому времени в Алжире находились три группы D.520: в Мэзон-Бланш (у г. Алжир) дислоцировались GC II/3 и GC III/6, располагавшие в общей сложности 50 самолетами, а район Орана прикрывала GC III/3 (бывшая GC I/3) с 26 «девуатинами», дислоцировавшаяся на аэродроме Ла Сенья. В Марокко находились две истребительные группы ВВС и одна истребительная флотилия морской авиации. В частности, на аэродроме Рабат-Вилль дислоцировалась GC I/5 с 26 H.75. Касабланку прикрывала размещенная на аэродроме Казе группа GC II/5, проходившая перевооружение с «кертиссов» на «девуатины». Помимо 20 H.75 она успела получить и 13 D.520. Наконец, в Порт-Лиотее размещалась морская флотилия 1F (эскадрильи 1AC и 2AC) с 27 самолетами D.520.

Уже в 5:30 8 ноября на аэродроме в Рабате была объявлена боевая тревога, но команды на взлет не поступило. Самолеты GC I/5 находились на стоянках, когда около 9 утра над аэродромом появились девять американских F4F из эскадрильи VGF-26. «Уайлдкэты» выполнили два захода, обстреляв самолеты и аэродромные сооружения. Два заправленных «кертисса» вспыхнули, как спички. Только после этого несколько самолетов GC I/5 поднялись в воздух, но нагнать противника не смогли. Вечером группа передислоцировалась на запасной аэродром Дар-эль-Тубил.

Гораздо более жаркой была обстановка в воздухе у Касабланки. На рассвете пара D.520 вылетела на разведку, обнаружив на подходах к побережью американское корабельное соединение и обстреляв один из эсминцев. Начиная с 7:40 группа GC II/5 выслала несколько звеньев для патрулирования воздушного пространства. Поначалу все шло относительно благополучно, и французы даже сумели открыть боевой счет – сержант Рене Лави сбил корабельный гидросамолет-разведчик OS2U «Кингфишер» с линкора «Массачусетс». К 8:45 первая смена патрулей вернулась на аэродром, а в воздух начала подниматься вторая – десять H.75. И в этот момент на французов обрушились «уайлдкэты» из эскадрильи VF-41. Начался форменный кошмар: американские пилоты, используя фактор внезапности, лучшую маневренность и более мощное вооружение своих машин, учинили настоящий разгром. Самолет лейтенанта Ива Фабре-Гарру был подбит на взлете, пилот получил ранение, но смог посадить машину в поле. Легкой добычей стал и самолет лейтенанта Люсьена Эме – он даже не успел убрать шасси, как был сбит. Командан Жорж Трико и капитан Робер Юве смогли сбить пару «уайлдкэтов», но и сами стали жертвами численно превосходящего противника. Ещё один F4F сбил лейтенант Рушо, но минуту спустя и француз вынужден был выброситься с парашютом из своего поврежденного «Кертисса». Четвертый американский истребитель стал жертвой Андре Леграна, однако и Леграну пришлось сажать свою поврежденную машину на подвернувшуюся площадку. Его примеру последовали ещё три пилота, а двое – аджюданы Лафо и де Монгольфье – погибли на земле, в кабинах своих истребителей. В течение нескольких минут группа GC II/5 лишилась 13 «кертиссов» и пяти погибших пилотов (в том числе командира группы командана Трико), ещё четверо было ранены. В дополнение ко всему, сержант Буги, пытавшийся взлететь на ещё толком не освоенном «Девуатине», разбил машину и погиб сам. Группа не несла таких потерь даже



Истребители D.520 группы GC III/6, аэродром Мэзон-Бланш, Алжир



во время битвы за Францию в 1940 г.! Французские летчики записали на свой счет 10 сбитых F4F (семь достоверных побед и три вероятные), но на деле VF-41 лишилась пяти самолетов, в том числе одного, сбитого зенитным огнем. После налета остатки GC II/5 отвели на аэродром Сиди-Рахаль, а часть оставшихся «безлошадными» пилотов отправилась за новыми машинами.

Трудно пришлось и морским авиаторам. Около 9 утра на аэродроме Порт-Лиотэй кипела работа – для удара по американским кораблям готовились восемь бомбардировщиков «Мартин» 167F из флотилии 3F и девять D.520 из флотилии 1F. Но и эта авиабаза не осталась вне внимания американцев – как раз, когда самолеты шли на взлет, над ВПП появились 19 «уайлдкэтов» (12 из VGF-26 и 7 из VF-9). Они набросились на бомбардировщики, взлетавшие первыми – в итоге, четыре «мартина» были сбиты, а ещё два, получив повреждения, сумели совершить вынужденные посадки. Кроме того, на земле было уничтожено три D.520. В воздух сумели подняться шесть «девуатинов». Лейтенант Раймон Бедар, описав широкую дугу, смог вырваться из гущи боя, а, возвратившись к Порт-Лиотэю, смог зайти в хвост звену F4F, сбив одного из них. Атакованный другими истребителями противника, Бедар вынужден был сажать поврежденную машину в поле неподалеку от аэродрома. Самолет лейтенанта Робера Мулинье на взлете был поврежден американскими истребителями. Однако француз смог скрыться в облаках, а затем присоединился к лейтенанту Фоллио. Вдвоем они прошлись над пляжем, обстреляв высаживающиеся американские войска. Противник открыл ураганный зенитный огонь, и самолет Фоллио буквально испарился среди разрывов. Мулинье же смог возвратиться к Порт-Лиотэю. На обратном пути он застал врасплох звено «уайлдкэтов» из VF-41, возвращавшееся из налета на Рабат, и сбил одного из них.

После налета на Порт-Лиотэй флотилия 1F получила приказ перебазироваться на недостроенный аэродром Сиди-Яхья. Однако проливные дожди подмочили грунтовую ВПП, и из восьми вылетевших в Сиди-Яхья D.520 благополучно приземлилась лишь первая машина, а вторая скапотировала. Остальные самолеты, не пытаясь приземлиться, вернулись в Порт-Лиотэй, который тем временем подвергся очередному налету «уайлдкэтов» из VF-41, уничтоживших на земле три «девуатина». Приземлившись, пилоты едва успели оставить кабины своих D.520, как над аэродромом появились семь F4F из эскадрильи VF-9 – и все шесть «девуатинов» превратились в груды обломков...

Истребитель D.520, группа GC I/2

В Алжире группы GC II/3 и GC III/6 не оказали сопротивления, объявив о своем переходе на сторону Свободной Франции. А вот у Орана французы сражались самоотверженно. Здесь их противниками были не американцы, как в Марокко, а британцы. Аэродром Ла Сенья был в перечне приоритетных целей для поддерживавшей высадку десанта палубной авиации. В первой волне его должны были атаковать восемь бомбардировщиков-торпедоносцев «Альбакор» 822-й эскадрильи с авианосца «Фюриес», шедших в сопровождении шести «Си Харрикейнов» 800-й эскадрильи с «Байтера» и шести – из 804-й эскадрильи. За несколько минут до подхода британцев с аэродрома поднялись 12 D.520 из GC III/3. «Си Харрикейны» не смогли воспрепятствовать «девуатинам» зайти в хвост бомбардировщикам, и французы сбили шесть «альбакоров»: по две победы пришлось на долю су-лейтенанта Блана и сержанта Пупара, а по одной – су-лейтенанта Эльмингера и сержант-шефа Леруа. Согласно английским данным, один «Альбакор» был сбит зенитками, ещё три, поврежденные истребителями, совершили вынужденные посадки у цели, а их экипажи попали в плен. Остальные четыре бомбардировщика сумели вернуться на авианосец, хотя три из них были повреждены (в т.ч. два – тяжело). Прикрывавшие «альбакоры» истребители 800-й эскадрильи записали на свой счет пять сбитых D.520, но на деле GC III/3 лишилась только двух таких машин. Пилотировавшие их лейтенант Фосанде и аджюдан-шеф Сен-Мари спаслись на парашютах. Последний заявил об уничтожении одного «Си Харрикейна», но единственная машина 800-й эскадрильи, потерянная в том вылете, вынужденно села на пляж из-за выработки топлива. А вот шестерке 804-й эскадрильи не повезло – на обратном пути пилоты заблудились и после исчерпания топлива вынуждены были сажать свои машины на воду.

Вскоре после первой неудачной попытки аэродром Ла Сенья атаковали десять «сифайров» 807-й эскадрильи. Лейтенант-коммандер Болдуин смог при этом сбить D.520 сержанта Косса. Эта победа стала первой, одержанной в воздушном бою на «сифайрах». Но самолет самого Болдуина повредил другой француз, а зенитным огнем был подбит ещё один «Сифайр», пилоту которого удалось приземлиться у вражеского аэродрома. Во время штурмовки аэродрома GC III/3 лишилась нескольких самолетов, но боеспособности не утратила. Утром 8 ноября она провела ещё несколько воздушных боев, в которых её пилоты заявили пять воздушных побед: два «Си Харрикейна» пополнили боевой счет сержанта Пупара, по одному – капитана Дюваля и су-лейтенанта Мадонна, а лейтенант Писсо претендовал на уничтожение «Сифайра». Британские данные подтверждают потерю двух «Си Харрикейнов» из 891-й эскадрильи и одного «Сифайра» из 807-й, а ещё один «Сифайр» был поврежден. Французские потери составили два D.520, пилотируемые сержант-шефом Леруа и сержантом Суданом.

Отбив атаку британцев, французам долго скучать не пришлось – к Орану приближались 39 американских транспортных самолетов С-47, которые должны были высадить десант посадочным способом на двух аэро-

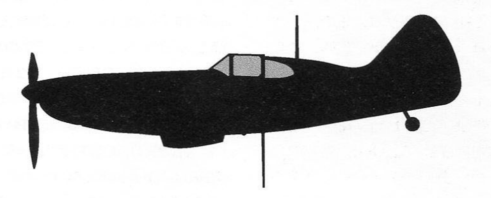
дромах. «Девуатины», все ещё остающиеся в воздухе после боя с англичанами, вынудили четыре «дакоты» сесть на высохшем озере Себкра, после чего обстреляли их на земле. По французским данным, было уничтожено две машины (обе – аджюданом Понсеном), но согласно американским – лишь одна. Вскоре к С-47, «застрявшим» на озере, присоединилось ещё несколько заблудившихся транспортников. Около 16:00, после того, как поступило сообщение о захвате американцами аэродрома Тафарауи, «дакоты» вновь поднялись в воздух. На подходе к Тафарауи их вновь перехватили истребители из GC III/3, вынудившие сесть в поле три С-47. При этом четверо парашютистов из числа находящихся на их борту погибли, а 15 – получили ранения.

Около 17:00 несколько D.520 вылетели к аэродрому Тафаруи с приказом обстрелять садившиеся там С-47. На подходе к аэродрому «девуатины» застали врасплох несколько «Спитфайров» V из американской 31-й истребительной группы, штурмовавших наземные цели. Их пилоты приняли D.520 за «харрикейны», чем не преминули воспользоваться французы, с первого же захода сбившие одного «Спитфайра» (этой победы добился су-лейтенант Жорж Писсо). Ситуацию спасло американское резервное звено, барражировавшее выше. Спикировав, американцы сбили три «девуатина». Командир GC III/3 командан Энглер и капитан Мовье погибли, а сержант Пупар сумел спастись с парашютом. Хотя бои в районе Орана продолжались до 10 ноября, группа GC III/3, отведенная на аэродром Фец, участия в них уже не принимала.

Тем временем, в Марокко боевые действия продолжались. 9 ноября, около 8 часов утра, 15 «кертиссов» из GC I/5 летали на сопровождение бомбардировщиков. При возвращении они были внезапно атакованы «уайлдкэтами» из VF-9, учинившими форменный разгром. Лейтенанты Морис Леблан и Ив Ле Кальве погибли в своих машинах, ещё три пилота сумели совершить вынужденные посадки на своих поврежденных «хоках». Лишь аджюдану Жереми Бресси удалось ввязаться в маневренный бой и сбить один F4F. Этот эпизод стал единственным воздушным боем над Марокко в тот день – но потери французов продолжались. Группа GC II/5 была передислоцирована на аэродром Медиуна, но и здесь её «достали» вездесущие «уайлдкэты»: 13 самолетов из эскадрильи VF-9 проштурмовали аэродром, уничтожив на земле шесть Н.75 и пять D.520, а также пять бомбардировщиков DB-7. В тот же день из Франции в Марокко прибыло подкрепление – группа GC I/2 с 24 «девуатинами», но в боевых действиях никакого участия она не приняла. Судьба французских владений в Северной Африке была предопределена и пилоты отнюдь не горели желанием рисковать жизнью в безнадежном деле противостояния численно превосходящим силам противника.

10 ноября признаки активности проявляла лишь флотилия 1F, располагавшая десятком «девуатинов» (в том числе двумя, принятыми от GC II/5). Она отправила пару D.520 в разведывательный полет, в ходе которого самолет лейтенанта Дю Марле был сбит зенитным огнем, а вторая машина получила повреждения. В общей сложности в ходе боев в Марокко флотилия потеряла четыре истребителя в воздушных боях, а также 12 уничтоженных и три поврежденных – на земле.

С началом операции «Торч» кардинально поменялась военно-политическая ситуация во Франции. В конце ноября 1942 г. территория, подконтрольная правительству Виши, была занята немецкими и итальянскими войсками. ВВС Перемирия прекратили существование – их части были расформированы, личный состав демобилизован, а техника стала немецкими и итальянскими трофеями. Был оккупирован и Тунис, но дислоцировавшаяся там группа GC II/7 (24 самолета D.520) успела перелететь в Алжир ещё до ввода немецких войск.

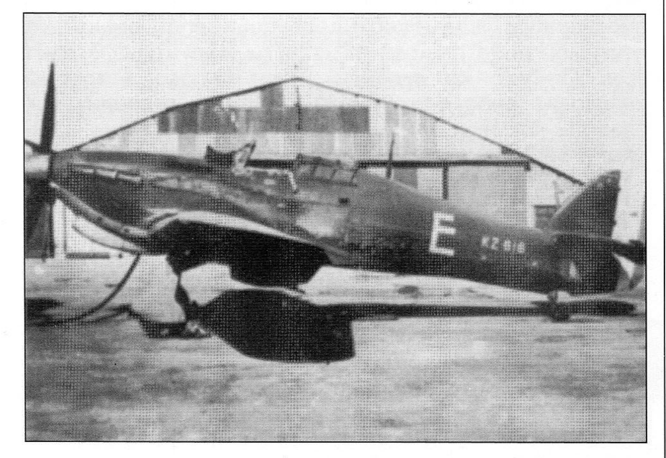


Против нацизма

18 июня 1940 г. на волнах лондонской радиостанции Би-би-си прозвучало обращение генерала де Голля, возвестившее о рождении новой, Сражающейся Франции, не смирившейся с поражением. Под знаменем с лотарингским крестом собирались те французы, которые стремились к освобождению своей родины. Путь их был нелегок – ведь после атак британского флота против Мерс-эль-Кебира и Дакара большинство французов стало воспринимать англичан как противника, и это отношение распространялось и на голлистов. Тем не менее, уже летом 1940 г. началось формирование первых воинских частей Свободной Франции, в том числе и авиационных. Первоначально их вооружением стали французские самолеты, оказавшиеся на территории Великобритании или подконтрольных ей территорий. Позже англичане начали передавать собственные самолеты, а США распространили на Свободную Францию действие закона о ленд-лизе, что позволило начать массовые поставки французам американской авиатехники. Поначалу голлистские авиачасти находились в подчинении британских Королевских ВВС, но позже обрели некоторую самостоятельность. Во время битвы за Британию 12 французских пилотов вступили в истребительные эскадрильи Королевских ВВС (для сравнения – польских летчиков в Королевских ВВС в то время было 139!).

Командующим ВВС Свободной Франции – FAFL (Forces Aeriennes Francaises Libres) – генерал де Голль назначил колонеля Мартина Валэна, занимавшего ранее пост военного атташе Франции в Бразилии. Первыми авиачастями, официально сформированными 8 июля 1940 г., стали три отдельных звена FFF (Free French Flight – «звено свободных французов»). Первое имело на вооружении бомбардировщики «Мартин» 167F, третье – связные и транспортные самолеты, а второе – разведчики и истребители.

Основой для FFF № 2 стали самолеты группы GC I/7. Когда 10 июня 1940 г. Италия объявила войну Франции, правительство последней решило для возможных действий против итальянцев в Ливии перебросить эту группу в Египет, на аэродром Исмаилия. 23 июня туда вылетело передовое звено из трех MS.406. При посадке один из них получил повреждения и был списан. Остальная часть группы так и осталась в Сирии – два дня спустя вступило в силу перемирие. Два же «египетских» «морана» вместе с единственным «Потэзом» P.63.11 составили звено FFF № 2.



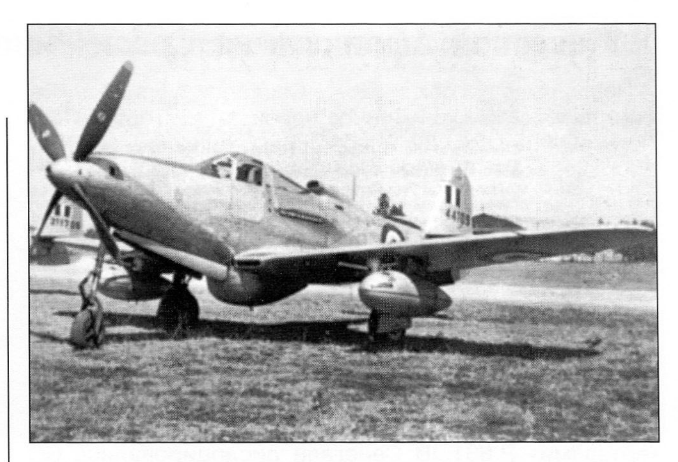
«Харрикейн» ВВС Свободной Франции, группа GCII/3

В административном отношении звено первоначально входило в состав 33-й эскадрильи Королевских ВВС (как звено A), а затем – в 274-ю эскадрилью (как звено C). До конца августа 1940 г. FFF № 2 осуществляло патрульные полеты в районе Сиди-Баррани и Александрии, а затем было передислоцировано в Хайфу. 6 сентября 1940 г., когда этот порт подвергся налету четверки итальянских бомбардировщиков, на перехват поднялись лейтенант Перонн на «потэзе» и аджюдан Баллатор на «моране», но добиться успеха они не смогли. В октябре и ноябре 1940 г. состав звена пополнили ещё два P.63.11, однако 13 ноября один из MS.406 при облете после ремонта во время посадки сошел с полосы, получил повреждения и был списан. 5 декабря состав FFF № 2 пополнил ещё один «моран», перелетевший из Сирии. Однако эксплуатация французских самолетов существенно усложнялась ввиду нехватки запчастей, и 9 апреля 1941 г. звено сдало старую матчасть, оставшись «безлошадным».

1 августа 1940 г. в Англии, на авиабазе Одихэм, началось формирование смешанной боевой группы GMC 1 (GMC – Groupe Mixte de Combat) в составе четырех эскадрилий – истребительной, бомбардировочной и двух разведывательных. Возглавил её командан Лионель де Мамье. Однако реальный состав этой группы был значительно меньшим штата: бомбардировочная эскадрилья располагала шестеркой переданных англичанами «Бленхеймов» IV, разведывательные – дюжиной «Лайсендеров» (также британских) и парой связных «Кодрон» «Люсиоль», а истребительная – лишь двумя D.520. Именно «кодроны» этой группы, взлетев с палубы авианосца «Арк Ройял» 23 сентября 1940 г. привезли представителей Свободной Франции на оказавшиеся неудачными переговоры в Дакар. В дальнейшем GMC 1 действовала на территории Французской Экваториальной Африки (Камерун, Чад, Французское Конго), чья администрация перешла на сторону де Голля. Активных боевых действий там не велось, и авиачасти голлистов скорее «обозначали присутствие».

10 декабря 1940 г. GMC 1 расформировали, а её истребительную эскадрилью передислоцировали в Египет. Здесь в январе 1941 г. её реорганизовали в отдельную часть – 1-ю французскую истребительную эскадрилью (EFC 1). На вооружение поступили переданные британцами «харрикейны», а в административном и оперативном отношении EFC 1 подчинили британской 73-й эскадрилье. С апреля 1941 г. EFC 1 участвовала в боях в районе Тобрука. Её пилоты за период боев в Ливии записали на свой счет 13 воздушных побед. 9 из них (все подтвержденные) – на счету командира эскадрильи су-лейтенанта Джеймса Дени, сбежавшего из Франции в конце июня 1940 г. на транспортном «Фармане» F.222 с 19 своими единомышленниками. Среди жертв Дени был и известный немецкий ас Ганс-Иоахим Марсель, 23 апреля сумев-

P-63 «Кингкобра» ВВС Свободной Франции, группа GC II/9 «Овернь»



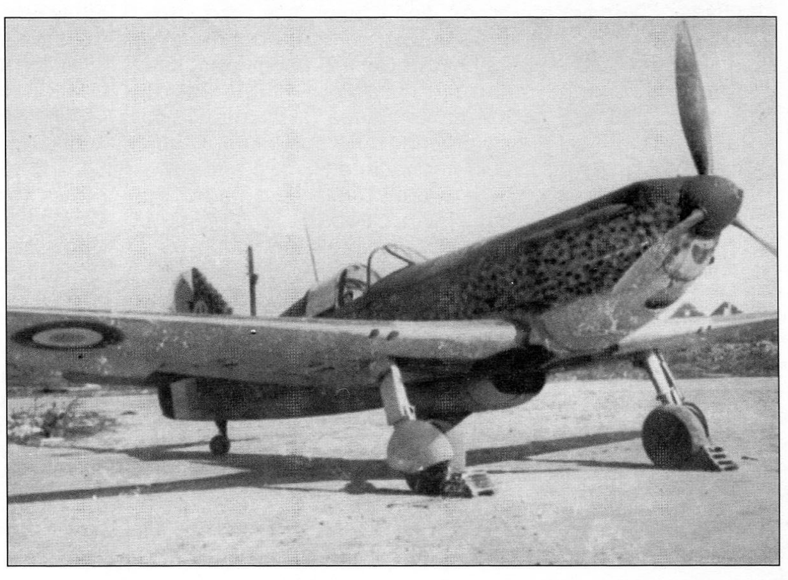
ший посадить свой изрешеченный пулями «Мессершмитта» в песках. Ещё четыре Bf 109 сбил над Тобруком в один день, 5 мая 1941 г., Альбер Литтольф.

Важным этапом для формирования вооруженных сил Свободной Франции стал переход под контроль голлистов Сирии – соответствующее соглашение было подписано 14 июля 1941 г. Это позволило существенно увеличить численность личного состава – как летного, так и технического, приступив к формированию полноценных авиагрупп: бомбардировочной GB 1 «Лоррэн» и истребительной GC 1 «Эльзас». Именно тогда было положено начало традиции присваивать группам ВВС названия исторических областей Франции, а эскадрильи в их составе, как правило, получали названия соответствующих городов: так, в «Эльзасе» 1-я эскадрилья именовалась «Мюльгауз», а 2-я – «Страсбург» (правда, на эскадрильи эта группа была разделена гораздо позднее, 21 января 1943 г.).

Группа GC 1 была официально сформирована 1 сентября 1941 г. на аэродроме Райяк. Её основу составили пилоты и техники звена FFF № 2, выведенной из Египта эскадрильи EFC 1, а также бывшей вишистской группы GC I/7. От последней была унаследована и матчасть – 17 самолетов MS.406. Также группа эксплуатировала единственный «Девуатин» D.520 и шесть «потэзов» 25 и 29, использовавшихся в качестве связных и тренировочных. Командиром «Эльзаса» назначили командана Жана Тулана. Как и FFF № 2, группа «Эльзас» осуществляла ПВО Хайфы, а в начале 1942 г. была перевооружена «харрикейнами». С января 1942 г. группой командовал командан Жозеф Пулике, а с августа – Джеймс Дени, дослужившийся к тому времени до звания капитана.

7 ноября 1941 г. была сформирована ещё одна истребительная авиачасть ВВС Свободной Франции – группа GC 2 (позже – GC IV/2) «Иль де Франс» (1-я её эскадрилья полуичла название «Париж», а 2-я – «Версаль»). Её формирование велось в Турнхаузе (Шотландия), а поскольку часть входила в состав Королевских ВВС как союзническая, она получила и второе обозначение – 340-я эскадрилья, под которым она и фигурировала в большинстве документов. Часть получила самолеты «Спитфайр» IIA и уже 29 ноября была объявлена боеготовой. Первоначально 340-й эскадрильей командовал британский офицер – скуадрон-лидер Лофт, англичанами было и большинство обслуживающего персонала. Лишь прибытие с базы на Таити группы военнослужащих морской авиации позволило укомплектовать «Иль де Франс» французами. На снимках того времени часто можно видеть провожающих «спитфайры» в полет механиков в характерных матросских беретах с помпонами. Первый французский командир «Иль де Франса» – капитан де корвет Филипп де Скитиво, назначенный на должность 31 января 1942 г. (с 16 ноября 1941 г. в звании лейтенанта де вессо он командовал эскадрильей «Париж») – тоже был морским летчиком. Лишь в декабре 1942 г., после перехода на сторону союзников французских авиачастей в Северной Африке, появилась возможность доукомплектовать группу персоналом ВВС, и все представители флота были переведены в части морской авиации.

В марте 1942 г. «Иль де Франс» получила «спитфайры» новой модификации – VB. До апреля 1942 г. 340-я эскадрилья несла дежурство в системе ПВО, после чего была переведена на юг. Базируясь на аэродроме Редхилл, а с конца июля 1942 г. – в Биггин Хилл, она осуществляла боевые вылеты над территорией оккупированной Франции. В августе 1942 г. эскадрилья сражалась над Дьеппом. 19 августа капитан Франсуа Лабуше, командир эскадрильи «Версаль», сбил в этом районе два Do 217. До этого на счету Лабуше было уже две воздушные победы – 23 июня и 18 сентября 1941 г. он записал на свой счет по одному Bf 109 (в то время Лабуше служил в Королевских ВВС – в 242-й, а затем в 615-й эскадрильях). Увы, карьера Лабуше оказалась недолгой – 5 сентября 1942 г. он погиб в воздушном бою. Ещё одного Do 217 над Дьеппом сбил 19 августа Бернар Дюперье.

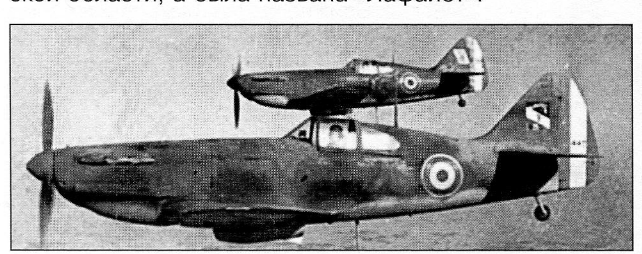


D.520 ВВС Свободной Франции, группа GCB I/18 «Вандэ»

В Северной Африке и на Средиземноморском ТВД

После высадки союзников в Северной Африке администрация Марокко и Туниса перешла на сторону Свободной Франции. 22 ноября 1942 г. этому примеру последовала и Французская Западная Африка (Сенегал). На этих территориях находилось значительное количество авиационных частей. Одних только истребительных групп с «девуатинами» в Марокко, Алжире и Тунисе было семь: GC II/5 (так и не успевшая завершить перевооружение с Н.75), GC I/2, GC I/3 (вернувшая свое старое название GC III/3), GC II/6, GC III/6, GC II/7, а также морская флотилия 1F. В Марокко находилась группа GC I/5 с «кертиссами», а в Тунисе – ночная истребительная эскадрилья ECN 3/13, переброшенная из Франции в июне 1941 г. и вооруженная «потэзами» Р.631. В Сенегале дислоцировались GC I/4, вооруженная Н.75 и GC II/6 с D.520. Уже после перехода Северной Африки на сторону союзников была воссоздана группа GC II/9, также получившая «девуатины». В общей сложности в распоряжении Свободной Франции оказалось около 160 истребителей D.520 и несколько десятков Н.75. Однако немедленно бросить в бой эти части не рискнули – и «девуатины», и «кертиссы» были признаны слишком устаревшими, чтобы сражаться с новейшими немецкими и итальянскими истребителями. 24 января 1943 г. на конференции в Марокко с участием Рузвельта Черчилля и де Голля был одобрен план воссоздания французских ВВС, предусматривавший поставку 1000 самолетов – 500 истребителей, 300 бомбардировщиков и 200 транспортных. Начался процесс перевооружения на американскую и британскую технику, затянувшийся для большинства частей до лета 1943 г.

Первой в бой пошла группа GC II/5. Этой части она обязана случаю – 15 ноября 1942 г. в Касабланку прибыл колонель Гарольд Уиллис, в годы Первой мировой войны сражавшийся в составе французской эскадрильи «Лафайет», укомплектованной американскими добровольцами. На аэродроме он увидел эмблему этой части на бортах некоторых «хоков» – 3-я эскадрилья GC II/5 считалась преемницей традиций эскадрильи «Лафайет». Уиллис приложил все усилия для того, чтобы как можно скорее возвратить боеспособность группе, и уже две недели спустя GC II/5 неофициально получила первые истребители «Кертисс» P-40F. Самолеты представляли собой дальнейшее развитие Н.75, и никаких проблем с их освоением не возникло. В декабре 1942 г. группа сдала последние Н.75, а в январе 1943 г. приступила к боевым действиям над Тунисом. В отличие от других авиагрупп Свободной Франции GC II/5 не получила имя в честь какой-либо исторической области, а была названа «Лафайет».



D.520 ВВС Свободной Франции, группа GC I/4, 1943 г.

Группы GC I/4 и GC I/5, получившие названия «Наварр» и «Шампань», были доведены до трехэскадрильного состава. В GC I/5 все три эскадрильи летали на Н.75, в GC I/5 третья получила D.520. Зимой 1942/43 г. эти части занимались подготовкой и вводом в строй молодых пилотов. Весной 1943 г. группа GC I/4, присутствие которой в Сенегале утратило всякий смысл, поэскадрильно передислоцировалась в Марокко. Здесь обе группы приступили к освоению переданных американцами «Эйракобр» P-39N/Q (GC I/4 получила такие машины в июне 1943 г., а GC I/5 – в начале июля).

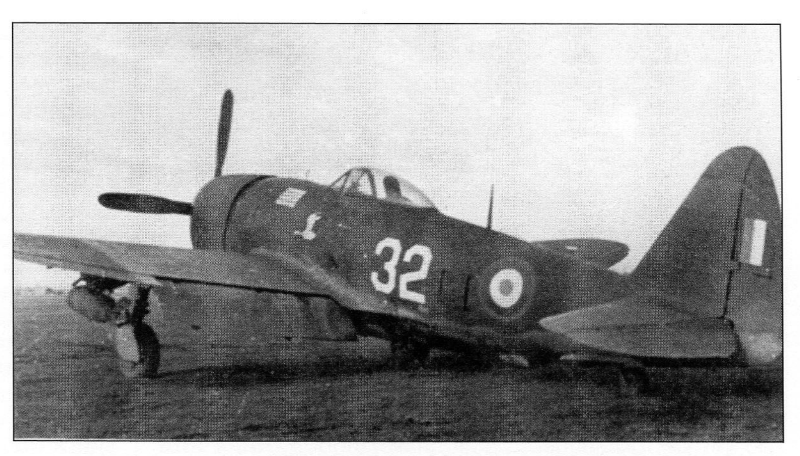
Снятые с вооружения истребительных групп «кертиссы» французы списывать не спешили – появившаяся возможность получать запчасти из США способствовала продлению эксплуатации этих хорошо освоенных и полюбившихся летчикам машин. Достаточный опыт французских техников в сочетании с американскими ресурсами позволял производить весьма сложный ремонт – например, на нескольких самолетах Н.75А-4 9-цилиндровые моторы «Райт» R-1820-G205A были заменены 14-цилиндровыми «Пратт энд Уитни» R-1830-S1C3-G. Мощность обеих силовых установок была одинакова, но двигатели «Пратт энд Уитни» стояли и на других модификациях Н.75, что позволило существенно упростить обслуживание и эксплуатацию самолетного парка.

Летом 1943 г. самолеты Н.75 использовались для тренировок пилотов бомбардировочных групп GB I/32 и GB II/62, перевооружавшихся с французских двухмоторных машин на американские одномоторные «Валти» А-35 «Венджэнс». По состоянию на 31 августа 1943 г. в авиашколах на аэродромах Марракеш и Касба-Талда числилось 63 Н.75.

«Ночники» из ECN 3/13 поначалу использовались для прикрытия от немецких налетов района Габеса, но уже к концу 1942 г. Р.631 сняли с вооружения, а личный состав этой части влили в группу GC I/3 в качестве её 3-й эскадрильи. На D.520 дольше всего летали флотские эскадрильи 1АС в Агадире и 2АС в Ла-Сенье, располагавшие в общей сложности 20 такими самолетами. Их «девуатины» применялись для патрулирования побережья до начала 1944 г.

Из групп, вооруженных «девуатинами», в боях в Тунисе на последней стадии успела принять участие группа GC II/7 «Нис», в марте 1943 г. пересевшая на переданные англичанами «Спитфайры» VB и вошедшая в состав 345-го крыла Средиземноморских союзнических береговых воздушных сил (MACAF – Mediterranean Allied Coastal Air Force). Первый боевой вылет на вооруженную разведку её пилоты выполнили 30 апреля 1943 г. До капитуляции немецких войск в Тунисе 13 мая 1943 г. группа совершила 296 боевых вылетов. Летчики участвовали в рутинных операциях по прикрытию конвоев и патрулированию побережья. Особых шансов отличиться не было, поскольку германо-итальянская авиация была занята, главным образом, сопровождением своих транспортных самолетов, а на наступательные операции её сил уже не хватало. Тем не менее, лучший на тот период по результативности пилот группы сержант-шеф Пьер Буало смог увеличить свой боевой счет на три сбитых вражеских самолета – два итальянских «Маккки» MC.202 и одного Bf 109.

P-47D «Тандерболт» ВВС Свободной Франции, группа GC II/5 «Лафайет»



18 июня 1943 г. группа получила первые «спитфайры» IX. В сентябре GC II/7 участвовала в освобождении Корсики, записав на свой счет семь воздушных побед и потеряв двух пилотов. 27 группа сентября передислоцировалась на этот остров, на аэродром Аяччо-Кампо дель Оро, став первой авиачастью FAFL, прибывшей на французскую территорию. В октябре Буало снова отличился, сбив два Ju 88 у Аяччо.

Следом за GC II/7 на Корсику прибыла и группа GC I/3, получившая соответствующее название – «Корс» (т.е., Корсика). Она также была вооружена «спитфайрами». 1 декабря 1943 г. две «корсиканские» группы, а также остававшаяся пока в Северной Африке (в Оране) GC I/7 "Прованс», тоже летавшая на «спитфайрах» VB/C, были реорганизованы и включены в состав Королевских ВВС как 326, 327 и 328-я эскадрильи. Одновременно началось их перевооружение более современными «Спитфайрами» IX, завершившееся к апрелю 1944 г. В том же месяце 328-я эскадрилья также прибыла на Корсику – в Бастию. Все три эскадрильи образовали 322-е крыло. По французской терминологии крыло получило статус эскадры – 1re Escadre de Chasse (сформирована 3 октября 1943 г.). С Корсики французские «Спитфайры» летали на прикрытие союзнических конвоев, атаковали немецкое судоходство между портами Южной Франции и Северной Италии. С января 1944 г. список боевых задач расширился за счет вылетов на сопровождение американских бомбардировщиков, наносивших удары по объектам в северной Италии, а весной «спитфайры» с лотарингскими крестами привлекались для штурмовок целей на западном побережье Италии и о. Эльба.

1 января 1944 г. была создана 3-я истребительная эскадра (3e Escadre de Chasse), которую образовали группы GC I/5 «Шампань», GC III/6 «Руссийон» и GC II/3 «Дофинэ». Наконец, 12 мая сформировали 4-ю истребительную эскадру (4e Escadre de Chasse). В её состав вошли группы GC II/5 «Лафайет», GC III/3 «Арденн» и переданная из 3-й эскадры GC II/3 (взамен неё 3-я эскадра получила группу GC I/4 «Навар»). 3-я и 4-я эскадры объединяли группы, летавшие, главным образом, на американской технике – истребителях P-40 и P-39. Исключение составляла GC II/3, в октябре 1943 г. сменившая свои D.520 на британские «Харрикейны» IIC. В течение 1944 г. они были перевооружены истребителями P-47D «Тандерболт». Высвободившиеся «эйракобры» были использованы для укомплектования новых групп. В частности, GC I/4 в сентябре 1944 г. передала свои P-39N группе GC II/6 «Травэ». В декабре «эйракобры» поступили в GC I/9 «Лимузэн», а затем – в GC II/9 «Овернь». 1 апреля 1945 г. три последние группы свели в 5-ю истребительную эскадру (5e Escadre de Chasse).

Освобождая родину

Большинство истребительных частей FAFL действовали на Средиземноморском ТВД, что было вполне логичным – ведь формировались они в Северной Африке. Но несколько групп/эскадрилий базировалось и в Великобритании. Выше уже упоминалась группа GC IV/2 «Иль де Франс» (340-я эскадрилья по номенклатуре Королевских ВВС). Она с марта по октябрь 1942 г. летала на «Спитфайрах» VB, после чего получила новые «Спитфайры» IX. Базируясь в Биггин Хилл, эскадрилья совершала налеты на территорию оккупированной Франции. В этот период в бой вступило новое поколение французских пилотов – тех, которые изучили летную специальность уже в Англии. Среди них был и Марсель Буген, окончивший летную школу в сентябре 1941 г. 1 декабря 1942 г. он одержал свою первую воздушную победу, сбив у Шербура FW 190.

Операции, осуществляемые над занятой противником территорией небольшими нарядами истребителей, были достаточно опасны и порой вели к потерям. 13 февраля 1943 г. над Соммой в бою с четверкой FW 190A был сбит самолет командира группы капитана Жака-Анри Шлезинга. Пилот сумел выбраться из горящего самолета и спастись с парашютом, хотя его лицо и руки сильно обгорели. Благодаря помощи местных крестьян, Шлезинг смог скрыться от немецких патрулей и добраться до Парижа, где жила его семья. Но прекращать борьбу он не собирался – кое-как залечив раны, пилот в июне 1943 г. отправился по т.н. «линии Кометы» – цепочке спасения сбитых над францией авиаторов союзников. Дорога заняла два месяца, и в июне 1943 г. через Испанию Шлезинг прибыл в Англию. Пилот рвался в бой, но вердикт врачей был суров – запущенные раны требовали лечения. Последовали восемь операций и многие месяцы восстановления.

В январе 1943 г. с Ближнего Востока в Великобританию прибыл личный состав группы GC 2 (GC III/2) «Эльзас». На шотландском аэродроме Турнхауз (там же, где формировалась 340-я эскадрилья) 15 января 1943 г. на его основе сформировали 341-ю эскадрилью Королевских ВВС (во французской номенклатуре сохранялось обозначение GC III/2 и название «Эльзас»). Часть первоначально получила «Спитфайры» VB, но в бой пошла уже на «девятках», принятых от 340-й эскадрильи на аэродроме Биггин Хилл, куда 341-я эскадрлья прибыла в марте 1943 г. 340-ю же вернули в

Турнхауз, где её пилоты пересели на «пятерки», оставленные 341-й эскадрильей. Лишь в январе-феврале 1944 г. «Иль де Франс» вновь перевооружилась «Спитфайрами» IXB.

После прибытия в Великобританию группу GC III/2 возглавил командан Рене Мушотт – ветеран «Иль де Франса», обладающий солидным боевым опытом, но имеющий на свое счету лишь одну победу (26 августа 1941 г., служа в составе английской 615-й эскадрильи, он сбил над Северной Ирландией самолет-разведчик Ju 88D). Под командованием Мушотта 341-я эскадрилья приступила к налетам на территорию Франции, имевшими целью штурмовку объектов железнодорожной инстраструктуры, энергоснабжения и ряда других целей. 15 мая 1943 г. над Довиллем Мушотт сбил FW 190A, а два дня спустя над Каном одержал свою третью (и, как оказалось, последнюю) победу – на этот раз его жертвой стал Bf 109G.

27 августа 1943 г. 341-я эскадрилья вместе с несколькими другими британскими и американскими истребительными частями была выделена для сопровождения 187 «Летающих крепостей» B-17 в налете на бункер Эперлекке (Ваттен). Это циклопическое железобетонное сооружених, возводимое на берегу Па-де-Кале, представляло собой защищенную стартовую позицию для баллистических ракет V-2 (в её состав кроме пусковых установок входили, в частности, завод по производству жидкого кислорода и защищенная мощным железобетонным перекрытием железнодороная станция). И хотя британская разведка в то время ещё не совсем точно представляла назначение объекта, появление его в непосредственной близости от побережья Англии вызывало опасения. Было решено уничтожить бункер. Налет, проводившийся в светлое время суток (бомбадировщики вышли на цель несколькими волнами между 18:46 и 19:41), был вполне успешным – недостроенному объекту причинили серьезные повреждения (впоследствии Эперлекке стал целью ещё нескольких массированных налетов, и так и не был введен в строй). Истребители сопровождения сработали на «отлично» – «мессершмитты» сумели сбить лишь одного B-17 (ещё два бомбардировщика были сбиты зенитками). Но за это пришлось заплатить жизнями четырех пилотов «спитфайров» – двух из английской 41-й эскадрильи и двух из 341-й. Среди погибших был и командан Мушотт – его самолет был сбит в схватке с «фокке-вульфами» из эскадры JG 2. К моменту гибели на счету Мушотта было 382 боевых вылета.

За месяц до налета на Эперлекке, 27 июля, над Францией одержал свои первые победы, сбив два FW 190A, Пьер Клостерман – будущий лучший французский ас Второй мировой войны. Он закончил войну, имея на своем счету 33 подтвержденные (и 5 предположительных) победы. Однако в октябре 1943 г. Клостерман перевелся из 341-й эскадрильи в 602-ю, и далее воевал в английских частях.

В начале 1944 г. состав FAFL в Великобритании пополнился ещё двумя группами. В частности, в январе на авиабазу Аир из Северной Африки прибыл личный состав группы GC I/2 «Сигоньес» – «Аисты» (эта группа, так же, как и «Лафайет», получила историческое наименование, уходящее корнями во времена Первой мировой войны). 5 января она получила параллельное британское обозначение – 329-я эскадрилья, а 22-го на авиабазе Перранпорт, приступила к освоению «спитфайров». Первоначально «Аисты» получили несколько самолетов модификаций VB и VC, но уже в феврале начали поступать «девятки», месяц спустя полностью вытеснившие старые «пятерки». 1 марта 1944 г. 329-я эскадрилья была объявлена боеготовой. В феврале в Аир прибыла очередная французская часть – GC II/2 «Берри», ставшая называться 345-й эскадрильей Королевских ВВС. Так же, как и 329-я, она получила «Спитфайры» VB, получив «девятки» только в сентябре 1944 г. Первые боевые вылеты над территорией Франции 345-я эскадрилья совершила 2 мая 1944 г.

14 апреля 1944 г. 329, 340 и 341-я эскадрильи были сведены в 145-е (французское) крыло Королевских ВВС. 345-я эскадрилья пока осталась в составе английского 141-го крыла, войдя в состав 145-го крыла лишь в ноябре 1944 г., уже в Бельгии.

Во время подготовки к высадке в Нормандии «спитфайры» с лотарингскими крестами осуществляли систематические налеты на цели на территории Франции и в прибережных акваториях. Основным критерием успеха в таких миссиях становились не сбитые вражеские самолеты, а уничтоженные паровозы, грузовики, суда. Подобные операции были довольно рискованными, о чем свидетельствует пример уже упоминавшегося Марселя Бугена. Переведенный в январе 1943 г. из группы «Иль де Франс» в «Эльзас», он с мая по сентябрь 1943 г. одержал четыре воздушные победы, 1 января 1944 г. был повышен в звании до капитана, но 9 марта погиб, когда на подкрыльевой подвеске его «Спитфайра» взорвалась бомба.

С началом 6 июня 1944 г. операции «Оверлорд» самолеты 145-го крыла занимались прикрытием районов высадки, а затем вновь переключились на бомбоштурмовые удары. В воздухе господствовала союзническая авиация, но от военных неожиданностей застрахованным никто не был. Убедиться в этом пришлось капитану Мишелю Будье, командиру эскадрильи «Мюльхауз» группы «Эльзас». 9 июля 1944 г. он едва только успел сбить Bf 109G, одержав свою восьмую воздушную победу, как сам был сбит ...американским «Тандерболтом»! Опустившись с парашютом на занятую противником территорию, Будье в течение трех недель скрывался, но, в конце концов, был схвачен гестапо. Как шпиона его приговорили к казни, однако Будье сумел доказать, что является военнослужащим регулярной армии, и его отправили в лагерь для военнопленных, откуда он был освобожден 29 апреля 1945 г.

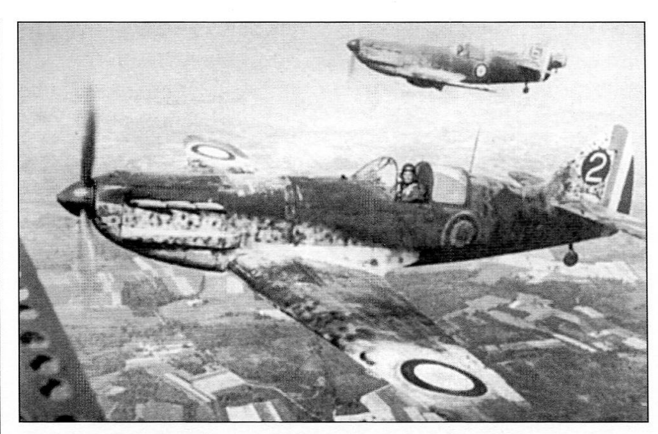
19 августа 1944 г. все три эскадрильи 145-го крыла перебазировались на территорию Франции, на аэродром Соммервью, откуда продолжали летать на штурмовки, свободную охоту и вооруженную разведку. 24 августа группа «Эльзас» получила нового командира – командана Жака-Анри Шлезинга, два месяца назад вернувшегося в строй, и до этого назначения восстанавливавшего летные навыки в составе группы «Иль де Франс». Назначение было достаточно символичным – ведь Шлезинг сам был эльзасцем. Увы, воевать ему оставалось недолго: 26 августа во время патрулирования района севернее Руана самолет Шлезинга был сбит, а пилот погиб. К тому времени он выполнил 85 боевых вылетов – меньше многих других, более ве-

зучих пилотов. Но мало кто из французских летчиков мог сравниться с этим упорным эльзасцем в стремлении к борьбе.

В течение сентября 145-е крыло сменило несколько аэродромов (2 сентября – Берне, 10-го – Гамаш, 12-го – Лилль), двигаясь за наступавшими наземными частями и оказывая им поддержку. 17 сентября базой для французских эскадрилий стал бельгийский Вевельгем, где 145-е крыло задержалось на два месяца. 1 ноября 1944 г. состоялась замена одной из частей: 340-я эскадрилья отбыла в Англию, на аэродром Биггин Хилл, а вместо неё прибыла 345-я эскадрилья. В феврале 1945 г. на месяц в Англию выводилась 341-я эскадрилья – после перевооружения на «Спитфайры» XVI она вновь вернулась на континент. В марте для перевооружения вывели 329-ю эскадрилья, но она так и осталась в Англии. В последние месяцы войны 145-е крыло действовало с бельгийских и голландских аэродромов, летая на штурмовки наземных целей и патрулирование воздушного пространства. За время войны группа «Эльзас» выполнила 4500 боевых вылетов, её пилоты одержали 51 подтвержденную и 16 вероятных побед. При штурмовках было уничтожено около 500 транспортных средств и 27 кораблей и судов. Собственные потери составили 21 погибший пилот. Показатели группы «Иль де Франс» были выше: 7100 боевых вылетов, 75 воздушных побед, 400 тонн сброшенных на противника бомб. Но и потери она понесла более тяжелые – 38 её летчиков не дожило до победы.

15 августа 1944 г. началась операция «Драгун» – высадка союзников в Южной Франции. Активное участие в ней приняли французские истребители, базировавшиеся на Корсике. «Спитфайры» и «тандерболты» выполняли те же задачи, что и в Нормандии – с той лишь разницей, что шансы встретить воздушного противника в небе Прованса были гораздо ниже. Действия «спитфайров» существенно ограничивала недостаточная дальность полета, поэтому при первой же возможности их перебазировали на освобожденные аэродромы на материке. 3 сентября 326-я и 327-я эскадрильи прибыли в Валлон, а 328-я – в Истр. 7 сентября все три эскадрильи собрались в Лион-Брон, 21-го – перебазировались в Дижон-Лонгви, а в дальнейшем дошли до Германии.

Освобождение территории Франции сопровождалось формированием новых авиачастей в составе Французских внутренних сил (FFI – Forces francaises de l'interieur), объединивших 1 февраля 1944 г. большинство групп и отрядов движения Сопротивления. Первоначально они вооружались техникой, оставленной немцами. В частности, в августе 1944 г. была сформирована 1-я истребительная группа Французских внутренних сил (1er groupe de chasse FFI), называемая также группой «Доре» – по имени её командира, известного в предвоенное время летчика-рекордсмена и испытателя Марселя Доре. Первоначально вооружение группы составили пять самолетов D.520, найденных 19 августа на заводе в Тулузе, позже удалось привести в летное состояние ещё несколько машин этого типа. В ноябре 1944 г. группа вошла в состав т.н. «Атлантических воздушных сил» (Forces Aeriennes de l'Atlantique), созданных 4 ноября для борьбы с немецкими гарнизонами, осажденными в городах на французском Атлантическом побережье. Помимо «Доре» (и бомбардировочной группы «Дор», вооруженной трофейными Ju 88), это формирование получило две группы, сформированные в Северной Африке: истребительно-бомбардировочную GCB I/18 «Вандэ», вооруженную самолетами A-24 «Банши» (сухопутный вариант палубного пикировщика «Донтлесс») и бомбардировочную GB I/34 «Беарн», включавшую одну эскадрилью самолетов «Мартин» 167F и одну – «Дуглас» DB-7. 28 ноября группа «Доре» утратила свой полупартизанский статус, став регулярной группой GCB II/18 «Сэнтонж» (бомбардировочная группа «Дор» стала GB I/31 «Онис»).



D.520 ВВС Свободной Франции, группа GCB II/18, 1944 г.

Первые боевые вылеты «девуатины» «Сентонжа» совершили 18 декабря 1944 г. Летали, главным образом, на сопровождение бомбардировщиков, наносивших удары по немецким укреплениям в Лорьяне, Сен-Назере, Бордо и Ла-Паллисе. Сопровождение было чисто номинальным – ведь вражеская авиация в районе боевых действий совершенно отсутствовала. На D.520 группа GCB II/18 летала до конца февраля 1945 г., выполнив всего 66 боевых вылетов. Затем часть получила «Спитфайры» V, передав «девуатины» в GCB I/18 – последняя, тем самым, стала по-настоящему истребительно-бомбардировочной, поскольку и «Банши» в ней остались. Последние боевые вылеты истребители атлантических воздушных сил совершили в апреле 1945 г. против немцев, оборонявшихся в Руане и Граве.

С красными звездами

Наиболее известным на постсоветском пространстве авиационным формированием Свободной Франции, вне всякого сомнения, является группа (полк) «Нормандия-Неман». Идея создания части, предназначенной для участия в боевых действиях против Германии на Восточном фронте, появилась летом 1941 г., практически сразу же после начала операции «Барбаросса». Переговоры по этому вопросу заняли несколько месяцев, и лишь в апреле 1942 г. на авиабазе Райяк началось формирование группы GC 3 «Нормандия» (две эскадрильи, входившие в её состав, получили названия «Руан» и «Гавр»). Первым командиром группы

стал командан Жозеф Пуликен, ветеран Первой мировой войны. Личный состав занимался тренировочными полетами, ожидая решения об отправке в СССР. Лишь 25 ноября 1942 г. было подписано соглашение об участии французских авиачастей в боях на советско-германском фронте, а 29 ноября первый эшелон GC 3 транспортными самолетами перебросили в Иваново. Для отправки в Советский Союз отобрали только добровольцев – таких среди пилотов набралось 14 человек. Об уровне их подготовки свидетельствует солидный налет, составлявший в среднем 857 часов на одного летчика. На их счету было в общей сложности 19 побед, причем более половины (10) числилось за Альбером Литольфом, а ещё четыре – за Альбером Дюраном. Кроме летчиков, в снежную Россию отправились четыре штабных офицера и 42 наземных специалиста. 4 декабря группу включили в состав советских ВВС как отдельную эскадрилью «Нормандия».

Переучивание на советскую авиатехнику личный состав GC 3 проходил на базе 6-й запасной авиабригады. Первоначально пилоты прошли курс на учебных монопланах УТ-2, а в третьей декаде декабря начались полеты на «вывозных» двухместных истребителях Як-7В. Наконец, 20 января 1943 г. «Нормандии» передали первые шесть истребителей Як-1Б. Месяц спустя сменилось командование GC 3 – Пуликен по состоянию здоровья был переведен на другую работу, а вместо него назначили командана Жана Тюляна.

К середине марта 1943 г. в эскадрилье имелось 14 Як-1Б, а пилоты в достаточной мере освоили новые для них машины. 21 марта по результатм инспекторской проверки часть объявили боеготовой, и уже на следующий день эскадрилья перелетела на аэродром Полотняный завод (25 км от Калуги). «Нормандию» временно включили в 204-ю бомбардировочную авиадивизию 1-й воздушной армии Западного фронта. Пилоты приступили к ознакомительным полетам. Пересекать линию фронта им пока запрещалось, но в одном из полетов командан Тюлян и капитан Литольф увлеклись, и незаметно для себя оказались над вражескими позициями. По паре «яков» открыли огонь зенитки, а вскоре подтянулись и «мессеры». Французам ничего не оставалось, как принять бой, и, надо сказать, вышли они из него с честью: Литольф подбил два вражеских самолета, а Тюлян сбил Bf 109, упавший в расположении советских войск. Выяснить, кто добился победы, командованию воздушной армии удалось не сразу – французы особо не хвастались своим успехом, опасаясь наказания за несанкционированный перелет линии фронта. Первый же официальный боевой вылет «Нормандии» состоялся 26 марта, когда лейтенанты Дюран и Дервиль вылетели на перехват немецкого самолета-разведчика. Противнику в этот раз удалось уйти.

Пилоты эскадрильи «Нормандия» у истребителя Як-1Б

5 апреля французская эскадрилья в полном составе отправилась на сопровождение пикировщиков Пе-2, бомбивших вражеские позиции у Сухиничей. В районе цели бомбардировщиков попыталась атаковать четверка FW 190. Французы сумели не подпустить «фокке-вульфы» к «петляковым», а Альбер Прециози и Дюран сбили по одному вражескому самолету. Так были одержаны первые официальные победы «Нормандии».

В первых же боях вскрылись некоторые недостатки тактики французов, и прежде всего их тяга к индивидуальным действиям, отсутствие должной координации и взаимной поддержки. В полной мере это проявилось в бою 13 апреля. В тот день шестерка «яков», возглавляемая комэском, вылетела на прикрытие колонн советских войск. В районе Спас-Демянска французы встретили группу немецких истребителей и вступили в бой. В итоге, хотя Тюлян, Дюран и Ив Маэ сбили по одному «мессершмитту», трое других пилотов были сбиты и погибли.

16 апреля «Нормандия» перебазировалась на аэродром Васильевское, поступив в состав 303-й истребительной авиадивизии (ИАД) генерал-майора Г.Н. Захарова. Примерно две недели пилоты осваивались на новом месте, а с начала мая 1943 г. возобновили боевую работу. 2 мая Марсель Лефевр и Ролан де ля Пуап перехватили одиночного разведчика Hs 126, ставшего первой победой Лефевра. На следующий день та же пара провела бой с группой «мессершмиттов» и «фокке-вульфов», и счет Лефевра пополнился сбитым Bf 109. А звено Литольфа 3 мая расправилось с ещё одним Hs 126.

6–7 мая «Нормандия» участвовала в операции советских ВВС по нанесению ударов по аэродромам противника. Французская эскадрилья штурмовала аэродром Спас-Демянск. По результатам операции на её счет записали 8 уничтоженных «юнкерсов». Зенитным огнем был подбит «Як» Ива Маэ. Раненый летчик смог посадить самолет на территорию, занятую противником, и попал в плен. По счастливой случайности Маэ не попал под действие приказа фельдмаршала Кейтеля, выводившего «нормандцев» из-под действия Гаагской и Женевской конвенций о военнопленных – в таком случае ему грозил немедленный расстрел. А так Маэ просидел в лагере военнопленных до конца войны.

15 мая состоялся воздушный бой, итоги которого стали поучительными для многих французских пилотов. Пара в составе Литольфа и Ноэля Кастелена вылетела на свободную охоту, встретив два Bf 110. В завязавшемся бою Кастелен увлекся погоней за противником, покинув своего ведущего. И хотя вражескую машину он сбил, по возвращении на аэродром был отправлен под арест. Такими методами приходилось прививать французским пилотам основы групповой тактики...

В июне 1943 г. эскадрилья «Нормандия» передислоцировалась на аэродром Хатенки, с которого действо-

вала до конца лета. В том же месяце произошло два важных события: во-первых, группа получила первое пополнение (8 летчиков, большинство из которых ранее служило в различных африканских авиачастях), а во-вторых – весь французский наземный персонал был отправлен в авиачасти Свободной Франции в Северную Африку, а на смену им прибыли советские техники, механики и оружейники.

16 июня пара Альбер-Прециози после длительного преследования сумела сбить трудного противника – разведчика FW 189. О значении этой победы свидетельствует хотя бы тот факт, что в июне французские пилоты ещё дважды атаковали «рамы» – и в обоих случаях безуспешно.

12 июля «Нормандия», как и вся 303-я ИАД, вступила в сражение на Курской дуге. В первый день французы сопровождали пикировщиков, но воздушных боев не вели. Утром 13 июля эскадрилья вылетела на сопровождение штурмовиков, а во второй половине дня восьмерка «яков», ведомая капитаном Литольфом, прикрывала одну из советских переправ. Им пришлось отражать налет Bf 110. При этом Дюран и Кастелен сбили по одному «сто десятому».

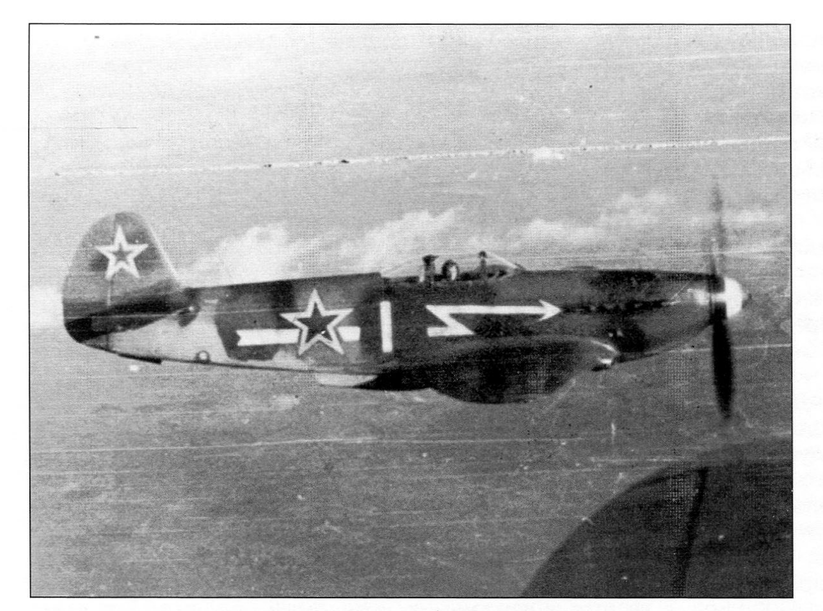
14 июля французы достойно отметили свой национальный праздник – День взятия Бастилии: Альбер, Кастелен и командан Пьер Пуйяд (один из новоприбывших в июне пилотов) сбили по одному вражескому самолету. Однако эти успехи были омрачены потерей – пропал без вести лейтенант Тедеско (также один из новоприбывших). Ещё большие потери «Нормандия» понесла 16 июля. Восьмерка истребителей, возглавляемая Тюляном, с 14:00 патрулировала воздушное пространство над позициями советских войск. Им пришлось отражать налет полутора десятков Ju 87, сопровождаемых FW 190. Французы сумели сбить три «фокке-вульфа» и одну «штуку», но за это пришлось заплатить дорогую цену: на аэродром не вернулись Литольф, Кастелен и лейтенант Бернавон. На следующий день при вылете на сопровождение штурмовиков Ил-2 «Нормандия» лишилась ещё трех пилотов: комэска командана Тюляна, лейтенанта Вермея и су-лейтенанта Бегена. Новым командиром эскадрильи стал командан Пуйяд. Вскоре часть отвели на отдых и переформирование. 3 августа в «Нормандию» прибыло крупное пополнение – 23 летчика, что позволило реорганизовать её в полк – 1-й отдельный истребительный авиаполк (ОИАП) «Нормандия». К двум «старым» эскадрильям «Руан» и «Гавр» добавилась третья («Шербур»), а в феврале 1944 г. сформировали и четвертую («Кан»). Полк вооружили самолетами Як-9, хотя оставалось и несколько старых Як-1Б.

Снова в бой реорганизованная и доукомплектованная «Нормандия» вступила в последних числах августа 1943 г., приняв участие в Смоленской наступательной операции. 30 августа шестерка Як-9 совместно с Ла-5 из 18-го гвардейского ИАП прикрывала советские войска в районе Ельни, отразив налет большой группы Ju 87 и FW 190. Французы в том бою сбили три «штуки». На следующий день «Нормандия» вновь сражалась над Ельней. Утром 12 пилотов во главе с лейтенантом Альбером перехватили 25 Ju 87 и FW 190. Де ля Пуап, Барбье, Лефевр и Риссо сбили по одному пикировщику, ещё две такие же машины были подбиты. Во второй половине дня девятка «яков», ведомая Дюраном, отражала налет на Ельню бомбардировщиков He 111. Дюран в первой же атаке поджег один «Хейнкель», но тут подоспели немецкие FW 190. Завязалась классическая «собачья свалка» – маневренный воздушный бой на виражах. Лейтенант Леон и су-лейтенант Фуко сбили по одному «фокке-вульфу». Когда противник вышел из боя, пара Риссо–Матисс атаковала отставшего немца, и ведомый сбил его. Дюран же помешал паре FW 190 расправиться со спускавшимся на парашюте после тарана вражеского бомбардировщика летчиком 18-го гвардейского ИАП лейтенантом Пинчуком. Увы, для самого Дюрана этот бой стал последним, хотя обстоятельства его гибели до сих пор остаются неизвестными. Кроме него погибли также капитан де Форж и су-лейтенант де Сибур.

Истребитель Як-3 полка «Нормандия-Неман»

14 сентября, перед началом второго этапа Смоленской наступательной операции, французский полк перебазировали на аэродром Мышково. Пилоты продолжали летать на прикрытие наземных частей и сопровождение ударных самолетов. 17 сентября над Смоленском Альбер сбил FW 190, 19-го западнее Ельни французы сбили три «штуки». Случались и потери – 20 сентября в воздушной схватке погиб аспират Андре Бальку. 22 сентября в большом воздушном бою французы сбили шесть Ju 87 и три FW 190 (правда немецкие источники подтверждают потерю в том бою лишь трех самолетов Ju 87). Особо отличился Ж. Риссо, записавший на свой счет две «штуки». Единственной потерей стал самолет лейтенанта Анри Фуко (летчик спасся с парашютом).

В последующие недели активность противников в воздухе значительно снизилась, и до конца ноября боевой счет «Нормандии» увеличился только на девять побед, оплаченных жизнями трех пилотов: лейтенанта Роже Денни и су-лейтенантов Мориса Бо и Лео Барбье. В связи с приближением зимы французское командование обратилось к советской стороне с просьбой отвести «Нормандию» на зимние квартиры либо на южный участок фронта. Просьба была удовлетворена – в ноябре 1943 г. полк перевели в район Тулы, подчинив командованию Московской зоны ПВО. К тому времени на счету «Нормандии» было 75 побед. Погибли в боях 16 пилотов, в том числе 9 – из состава первого состава (насчитывавшего, напомним, 14 летчиков). Оставалось в полку 25 пилотов. В декабре 1943 г. – марте 1944 г. в «Нормандию» прибыло несколько групп пополнения – в общей сложности 40 летчиков. С декабря полк начал получать и новые истребители Як-9Т, вооруженные 37-мм пушкой (при этом сохранялись и обычные Як-9, и



Истребитель Як-3 полка «Нормандия-Неман» в полете

даже «ветераны» Як-1Б). Передышка затянулась на добрых полгода, в течение которых французы занимались боевой подготовкой и привлекались к дежурству в системе ПВО Тулы.

19–20 мая 1944 г. совместная советско-французская комиссия проверила готовность «Нормандии» к боевой работе. К тому времени полк представлял собой очень мощную боевую единицу, располагая 55 истребителями Як-9, 61 французским летчиком и 249 чел. советского наземного персонала. 25 мая 1-й ОИАП отбыл на фронт, на аэродром Дубровка (60 км западнее Смоленска), вернувшись в состав 303-й ИАД 1-й воздушной армии. Первые дни пребывания на фронте омрачились несколькими трагическими событиями. 28 мая в ходе вылета на ознакомление с районом боевых действий на самолете командира 3-й эскадрильи лейтенанта Лефевра возникла утечка топлива. Пилот смог посадить машину на аэродром – и тут в кабине вспыхнули пары бензина. Охваченный пламенем Лефевр выскочил из самолета, подоспевшие механики сбили огонь, но летчик, получивший тяжелые ожоги, 5 июня скончался в госпитале. А 6 июня дежурное звено «Нормандии» вылетело в район станции Рудня на перехват «фокке-вульфов». Один из пилотов, Морис Шалль, обстрелял истребитель, принятый им за вражеский. Машина взорвалась в воздухе. Впоследствии оказалось, что жертвой Шалля стал старший лейтенант В. Архипов из 18-го гвардейского ИАП, летавшего на Ла-5 – эти машины иногда путали с FW 190. Шаллю грозил трибунал, но командование признало этот проступок неумышленным и решило пилота не наказывать.

23 июня 1944 г. началась стратегическая наступательная операция «Багратион», в которой французский авиаполк принял активное участие. К боевой работе он приступил с 26 июня, летая на сопровождение бомбардировщиков, работавших по целям в районе Витебска. В тот день французские пилоты записали на свой счет две победы: Рене Шалль сбил Bf 109, а Робер Ирибар – FW 190. Вечером на блокировку аэродрома Докудово (под Борисовым) отправились две крупные группы «яков». Первую (20 машин) вел комполка лейтенант-колонель Пуйяд, вторую (17 самолетов) – его заместитель капитан Луи Дельфино. Французам пришлось провести несколько боев с «фокке-вульфами» и «мессершмиттами», сбив четыре FW 190 и четыре Bf 109. Собственные потери составили три Як-9 (аспирант Гастон погиб, Лемар и Шарль Микель сумели совершить вынужденные посадки). В последующие несколько дней пилоты «Нормандии» летали на сопровождение ударных самолетов и штурмовку наземных целей, но воздушного противника не встречали. Лишь 1 июля аспиранты Роже Пино и Марсель Перрен сбили трехмоторный транспортник Ju 52.

15 июля «Нормандия» начала перебазирование на аэродром Микунтаны (Литва). Для ускорения процесса летчики перевозили своих механиков в закабинных отсеках самолетов. 1-я и 2-я эскадрильи перелетели без проблем, а на одном из самолетов 3-й эскадрильи вспыхнул пожар. Пилот Лебра, хотя и имел шанс покинуть машину в воздухе, не смог бросить своего механика, летевшего без парашюта. Он вернулся к Дубровке, но посадить горящий «Як» не смог...

В Литве пилоты 1-го ОИАП летали на прикрытие войск, наступавших в направлении Вильнюса и прорывавших вражескую оборону на р. Неман. Главным противником теперь были не истребители люфтваффе, встречавшиеся относительно редко, а вражеские зенитки. Так, утром 4 июля в районе Каунаса с земли было обстреляно звено 4-й эскадрильи. Два Як-9 были повреждены, причем лейтенант Женэ смог дотянуть до аэродрома, а аспиранту де Шару пришлось прыгать с парашютом. Вечером того же дня «Номандия» перебазировалась в Алитус (50 км от Каунаса). Теперь главной задачей французов стало прикрытие переправ через р. Неман, несколько раз подвергавшихся мощным налетам люфтваффе. 30 июля над переправами появилось 9 Ju 87 из группы I/St.G 1, сопровождаемых четверкой FW 190A. В это время воздушное пространство патрулировали восемь «яков», возглавляемых капитаном Пьером Матра. В завязавшемся бою Жак Андре и ле Мартелло сбили по одному «фокке-вульфу», а Морис Шалль – «штуку» (правда, эту победу ему по каким-то причинам не засчитали). Со своей стороны, немцы сбили лейтенанта Бейссада и аспиранта Монье. Оба выпрыгнули с парашютами, но если второй приземлился в 50 м от советских позиций и был спасен, то Бейссад попал в плен. Ещё два истребителя были повреждены.

В августе «Нормандии» предоставили отдых, совместив его с освоением новой техники – 13-го числа полк получил 20 истребителей Як-3. Уже через неделю полк вернулся в боевой состав. Новые «яки» с учетом их хороших скоростных и маневренных характеристик предполагалось использовать для «свободной охоты». Но первый опыт их боевого применения оказался разочаровывающим. 26 августа лейтенанты Бертран и

Марши вылетели на «свободную охоту» в район Гумбинена. Поскольку воздушного противника не наблюдалось, пилоты решили обстрелять наземные цели и начали пикирование, разогнавшись до скорости свыше 700 км/ч. Внезапно от правой консоли крыла самолета Бертрана оторвался кусок. Самолет вышел изпод контроля и врезался в землю, похоронив пилота под обломками.

С конца августа главной задачей для 1-го ОИАП стала работа по коммуникациям противника, ведущим в Восточную Пруссию. В перечне пораженных целей теперь встречаются локомотивы, вагоны, автомобили, суда и баржи. Воздушные бои случались крайне редко. 21 сентября су-лейтенант Карбо у Тильзита на высоте 7000 м атаковал одиночный He 111, но смог лишь повредить его. 23 сентября лейтенант Кюффо сбил связного «Шторха» Fi 156, а 29-го жертвой капитана Мурье стал FW 190.

С 6 октября полк «Нормандия», базировавшийся в то время в Антоново, участвовал в обеспечении наступления войск 3-го Белорусского фронта на Тильзит. Французы прикрывали наземные части, охотились за наземными целями и занимались блокировкой вражеских аэродромов. Ближе к середине месяца активность авиации противника заметно возросла. Первыми это пришлось ощутить су-лейтенанту Ирибару и аспиранту Казаневу, 13 октября вылетевшим на сопровождение разведчика Пе-2. Их перехватило несколько немецких истребителей. В результате разведчик и самолет Казанева были сбиты (пилот последнего был занесен в списки пропавших без вести), а получившие ранение Ирибар смог дотянуть до своих и посадить истребитель «на брюхо».

14 октября звено лейтенанта де ля Пуапа вылетело на блокировку аэродрома Иукштайн под Тильзитом. Немецкая служба наблюдения сработала четко, и при приближении «яков» с аэродрома начали взлетать четыре Bf 109G и столько же FW 190A. Используя преимущество в скорости и высоте, французы с ходу атаковали противника. Де ля Пуап и его ведомый Табюрэ сбили двух «мессеров», а вторая пара ввязалась в бой с «фокке-вульфами». Её ведущий Р. Соваж смог сбить один FW 190. В тот же день в другом вылете де Жоффр сбил над Тильзитом бомбардировщик Ju 88.

Наиболее успешным днем в истории «Нормандии» стало 16 октября. В тот день на задания вылетали 23 летчика, совершивших в общей сложности 110 боевых вылетов, и ни один не вернулся без победы! В общей сложности в десяти воздушных боях было сбито 30 вражеских самолетов (16 FW 190, 9 Bf 109 и 5 Ju 87). Наиболее успешно действовал де ля Пуап, которому засчитали одну индивидуальную победу (Ju 87) и две групповые (Ju 87 и FW 190). По две победы записали на свой счет ещё четыре пилота (Альбер, Дельфино, Карбо и Кюффо).

В последующие дни боевая работа была не менее напряженной. 17 октября полк выполнил 102 боевых вылета, добившись 16 воздушных побед (правда, засчитано было только 12). На следующий день полк опять записал на свой счет 12 сбитых вражеских самолетов. В списке побед, наряду с давно ставшими привычными «мессершмиттами», «фокке-вульфами» и «юнкерсами», появляется и более экзотическая добыча. Восьмерка Як-3, ведомая Альбером, атаковала группу штурмовиков Hs 129. Бронирование не смогло спасти неуклюжие машины, и французы сбили четыре «хеншеля». До конца октября на счет «Нормандии» записали ещё 38 сбитых самолетов. В частности, 27 октября Альбер сбил Bf 109, одержав свою 23-ю победу – и 200-ю победу полка. На следующий день в полку сменилось руководство – новым командиром стал командан Луи Дельфино. В целом октябрь 1944 г. оказался для французского полка самым успешным за всю войну: выполнив 1060 боевых вылетов, пилоты провели 59 воздушных боев, сбив 110 самолетов (и ещё 8 подбили).

Успехи, достигнутые «Нормандией», были замечены советским руководством, придававшем действиям полка пропагандистское и политическое значение. На летчиков посыпался дождь орденов, а 28 ноября 1944 г. Марселю Альберу и Ролану де ля Пуапу присвоили звания Героев Советского Союза. В тот же день полк получил почетное наименование «Неманский» (согласно французской традиции стал именоваться «Нормандия-Неман»). В соответствии с советско-французским соглашением, после года пребывания на советско-германском фронте французские добровольцы имели право на длительный отпуск. В конце 1944 г. этим правом воспользовались 15 человек, после чего полк пришлось переформировать из четырехэскадрильного в трехэскадрильный.

В конце декабря 1944 г. полк «Нормандия-Неман» занимался прикрытием войск, вступивших в пределы Восточной Пруссии. Итог году подвела пара Марши–Ирибар, 30 декабря над г. Кляйн-Батчен обнаружившая четверку FW 190. В скоротечном бою три «фокке-вульфа» были сбиты (два – Маршем, а третий – Ирибаром). В общей сложности за 1944 г. 1-й ОИАП выполнил 3000 боевых вылетов. Его летчики провели 78 воздушных боев, сбив 126 самолетов противника. Собственные потери составили 15 пилотов и 20 самолетов.

В начале января 1945 г. полк почти полностью был вооружен истребителями Як-3, которых насчитывалось 42 единицы (старых Як-9 оставалось только три). С 14 января полк участвовал в поддержке нового наступления войск 3-го Белорусского фронта. Хотя активность авиации существенно сковывалась плохой погодой, французские пилоты провели два боя, сбив 8 самолетов противника и три повредив. Особо отличился лейтенант Р. Мартэн, которому засчитали три достоверные победы (два Bf 109 и один FW 190), одну предположительную (Bf 109) и ещё один «мессер» как поврежденный.

16 января, прикрывая советские танковые части, полк «Нормандия-Неман» отразил несколько налетов штурмовиков противника. Над Гумбиненом, Каушеном и Шталупоненом было проведено восемь воздушных боев, в которых сбито 18 самолетов (в основном FW 190). Четыре победы одержал Жак Андре, по две – Углоф, Блето, Кастен и Лорийо. В последующие две недели полк продолжал активную боевую работу. Всего за январь 1945 г. 1-й ОИАП выполнил почти 500 боевых вылетов, сбив 49 самолетов и ещё 15 повредив. Семь побед за месяц записал на свой счет Андре, по шесть – Блето и Соваж. Собственные потери составили четыре пилота.

В начале февраля 1945 г. активность люфтваффе над Восточной Пруссией существенно возросла – сю-

да перебросили несколько истребительных групп из эскадр JG 51 и JG 54, в составе которых было немало опытных асов. Первый тревожный звонок прозвучал 5 февраля, когда над Пиллау патрульная четверка Як-3 подверглась атаке дюжины FW 190A. В итоге погиб сулейтенант Роже Пенверн, имевший на своем счету четыре воздушные победы. 11 февраля Ирибар, Углоф, Соваж и Морис Шалль вступили в бой с «фокке-вульфами». Увлекшись атакой, Ирибар не заметил противника, зашедшего ему в хвост, и был сбит. 15 февраля над Виттенбергом четверка «яков» попала под сильный зенитный огонь. Все самолеты получили повреждения, а один из пилотов – Ревершон – тяжело ранен. Он сумел совершить вынужденную посадку прямо у палаток советского полевого госпиталя, и тут же попал на операционный стол. Ревершону пришлось ампутировать ногу. Тем не менее, после войны он летал в гражданской авиации.

20 февраля французам вновь пришлось провести тяжелый бой над Пиллау. В ходе него шестерка «Яков» была атакована дюжиной Bf 109G. Был сбит аспирант Блето, сумевший выпрыгнуть с парашютом и попавший в плен. После февральских потерь в составе 1-го ОИАП осталось только 24 летчика, и часть перевели на двухэскадрильный штат.

С 25 февраля «Нормандия-Неман» базировался на аэродроме Фридланд под Кенигсбергом, всего в 10 км от линии фронта. Однако плохая погода на добрый месяц сковала активность авиации. Лишь 25 и 26 марта интенсивность боевой работы возросла: французы выполнили 113 боевых вылетов, сбив четыре вражеские машины и ещё четыре подбив. Но потери продолжались. 26 марта погиб аспирант Монж, а 27-го – Морис Шалль. Кроме того, при сопровождении бомбардировщиков были подбиты три «яка». Гидо и Мерцизиен сумели дотянуть до своих и посадить свои истребители «на брюхо», а де Жоффр вынужден был прыгать с парашютом.

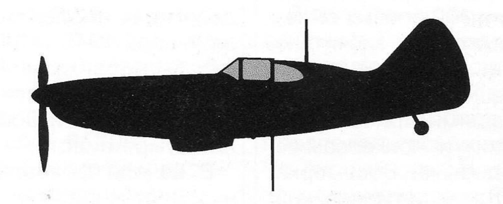
После падения 9 апреля 1945 г. Кенигсберга работы для пилотов «Нормандии-Немана» существенно поубавилось. 12 апреля полк одержал свою последнюю воздушную победу и понес последнюю боевую потерю. Аспирант Жорж Анри сбил гауптмана Гюнтера Шака – аса эскадры JG 51, имевшего на своем счету 174 победы. Увы, победитель ненадолго пережил свою жертву: по возвращении из вылета Анри погиб во время артобстрела от осколка, попавшего ему в голову...

25 апреля пилоты 1-го ОИАП в последний раз во Второй мировой войне применили оружие – полк в полном составе совершил вылет на штурмовку Пиллау. Полеты на патрулирование продолжались до 2 мая.

За период службы на советско-германском фронте французские авиаторы совершили 5240 боевых вылетов. Более половины из них пришлось на прикрытие поля боя, 18,6% – на свободную охоту, 17,2% – на сопровождение ударных самолетов и 7,6% – на перехват вражеских машин. Было проведено 869 воздушных боев, в которых сбито 273 (по другим данным, 268 или 282) самолетов противника и подбито ещё 80. Собственные потери составили 71 самолет (в т.ч. 4 – в тренировочных полетах) и 45 погибших пилотов (3 – в тренировочных полетах). 39 пилотов «Нормандии-Немана» выполнили норматив аса, сбив 5 и более вражеских машин. В частности, Марсель Альбер одержал 23 воздушные победы, Ролан де ля Пуап и Роже Соваж – по 16, Жак Андре и Луи Дельфино – по 15, Жорж Лемар и Роже Марши – по 13, Марсель Лефевр и Леон Кюффо – по 11, Морис Шаль – 10.

После окончания боевых действий полк получил 41 новый Як-3 и в июне 1945 г. отбыл на родину, войдя в состав французских ВВС как истребительная группа.

Истребитель Як-3 полка «Нормандия-Неман» после перелета во Францию



Приложение
Лучшие французские асы Второй мировой войны

Официальный список асов, подготовленный Исторической службой ВВС Франции, включает около 140 летчиков, одержавших пять и более воздушных побед. В него включены пять чешских и два польских пилота, воевавших в истребительных частях французских ВВС. Следует иметь в виду, что даже этот официальный список не является стопроцентно точным. Например, из 33 «подтвержденных» побед лучшего француского аса Пьера Клостермана по данным послевоенного анализа документов достоверно подтверждается лишь 11 (и ещё 7 – с некоторыми сомнениями). Ниже приведен список лучших французских асов Второй мировой войны, одержавших 10 и более воздушных побед.

Имя и фамилия	Количество воздушных побед	
	подтвержденных	предположительных
Пьер Клостерман (Pierre Clostermann)	33	5
Марсель Альбер (Marcel Albert)	23	2
Жан Демуазе (Морло) (Jean Demozay (Morlaix))	21	2
Пьер Ле Глоан (Pierre Le Gloan)	18	3
Жак Андре (Jaques Andre)	16	4
Луи Дельфино (Louis Delfino)	16	4
Эдмон Марин Ла Мезле (Edmond Marin La Meslee)	16	4
Ролан де ля Пуап (Roland de La Poype)	16	2
Рожер Соваж (Roger Sauvage)	16	1
Мишель Доран (Michel Dorance)	14	4
Альбер Литтольф (Albert Littolf)	14	4
Пьер Лорильон (Pierre Lorillon)	14	4
Камиль Плюбо (Camille Plubeau)	14	4
Пьер Буало (Pierre Boillot)	13	1
Жорж Лемар (Georges Lemare)	13	0
Робер Марши (Rober Marchi)	13	0
Робер Мартин (Rober Martin)	13	0
Жан Аккар (Jean Accart)	12	4
Алоиз Вашатко (Alois Vasatko)*	12	2
Жорж Бланк (Georges Blanck)	12	1
Жорж Лефоль (Georges Lefol)	12	1
Эдуар Ле Ниген (Edouard Le Nigen)	12	1
Мишель Мадон (Michel Madon)	11	4
Жозеф Риссо (Joseph Risso)	11	4
Леон Виллемен (Leon Vuillemain)	11	4
Марсель Лефевр (Marcel Lefevre)	11	3
Франтишек Перина (Frantisek Perina)*	11	2
Жорж Валентин (Georges Valentin)	11	2
Морис Таллен (Maurice Tallent)	11	1
Марсель Рокетт (Marcel Roquette)	10	6
Габриэль Готье (Gabriel Gauthier)	10	2
Франсуа Морель (Francois Morel)	10	2
Робер Кастен (Robert Castin)	10	1
Морис Шалль (Maurice Challe)	10	1
Альбер Дюран (Albert Durand)	10	1

Литература и источники

Butquin G. M.S.406 - AJ Press, 1996.
Fighter over France and the Lower Countries. - Mushroom Model, 1999.
Ketley B. French Aces of World War 2. - Osprey Publ. Ltd, 1999.
L'Armee de l'Air 1939-1942. Chasse et reconnaissance. - Wings Masters Hors Serie. - № 1.
L'Aviacion Francaise au Combat 1940-1945. - Wings Masters Hors Serie. - № 3.
Letadla 1939-1945. Stichaci a bombardovaci letadla. Francie a Polska. - Fraus, 2003.
Marchand M., Takamori J. Bloch 150/151/152/155/157 & 700C1. - Les Ailes de Gloire. - № 3.
Marchand M., Takamori J. Dewoitine D.500-D.510. - Les Ailes de Gloire. - № 13.
Marchand M., Takamori J. Potez 63. - Les Ailes de Gloire. - № 9.
Moulin J. Loire 43, 45 & 46. - Avia Editions, 2004.
Pelletier A. French Fighters of World War II. - Squadron/Signal Publ., 2002.
Persyn L. Curtiss Hawk H-75 in French Service. - Stratus, 2010.
Rajlich J. Na nebe sladke Francie - Ares, 1998.
Котельников В. Предвестники новой волны // Мир авиации. - 1995. - № 1.
Котлобовский А. Французы на Востоке // Авиация и время. - 2006. - №№ 2, 4, 5.
Павловский М. Запоздалый рывок "Пуалю" // История авиации. - №№ 22-25.
Самолеты Франции. - Авиационный сборник, вып. 10, 11.
Журналы и периодические издания:
Aero Journal, Aeroplane, Avions, HPM, Letectvi+kosmonautika, Lotnictwo, Nowa Technika Wojskowa, Авиация, Авиамастер, Авиапарк, Авиация и время, Авиация и космонавтика, История авиации.

Харук Андрей Иванович

Французские истребители Второй Мировой

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15
Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел. (095) 745-58-23

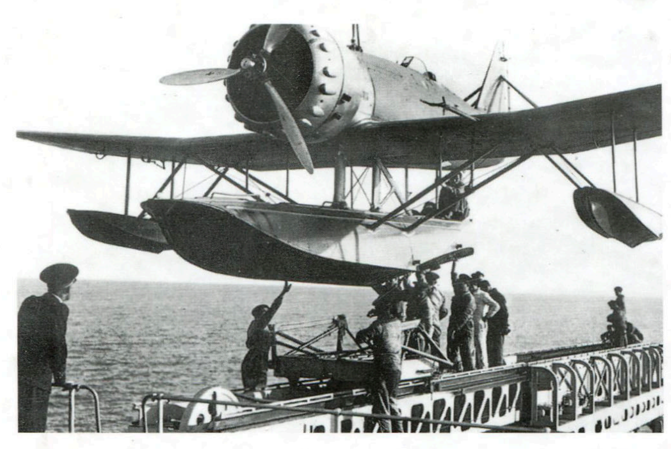
ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Подписано в печать 10.05.2013.
Формат 84x1081/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 11,76. Тираж 1 400 экз.
Зак. № 215.

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-64810-8

9 785699 648108 >



В годы Первой Мировой войны авиация Франции была достойным соперником кайзеровских ВВС – французские «ньюпоры» и «спады» ни в чем не уступали германским «фоккерам» и «альбатросам», а имена прославленных «галльских» асов вписаны в историю золотом. Куда исчезла вся эта громкая слава к началу Второй Мировой? Почему в 1940 году хваленые Армэ де л'Эр (военно-воздуш- ные силы Франции) не смогли дать отпор Люфтваффе? В чем причина сокрушительного разгрома французский авиации – виноваты ли авиаконструкторы и промышленники, не обеспечившие ее современными самолетами, или генеральные штабы, принявшие порочную программу авиастроения, или недостаточная подготовка французских пилотов?

НОВАЯ КНИГА ведущего историка ВВС отвечает на эти вопросы, проанализировав боевые возможности всех без исключения французских истребителей Второй Мировой (как новейших, так и устаревших, не только массовых, но и экспериментальных машин) и особенности их боевого применения на всех этапах Французской кампании – и во время «Странной войны», и в ходе немецкого Блицкрига. Особый интерес представляет информация о действиях вишистской авиации в Северной Африке, Сирии, Индокитае, Сенегале и Мадагаскаре, а также о боевых операциях истребительных частей Свободной Франции, в том числе и легендарного полка «Нормандия-Неман».

ISBN 978-5-699-64810-8